



**IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI WILAYAH HUKUM
KABUPATEN BREBES
(Studi Terhadap Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan Umum)**

SKRIPSI

Diajukan sebagai Salah Satu Syarat dalam Rangka Penyelesaian
Studi Strata 1 untuk Mencapai Gelar Sarjana Hukum
Program Studi Ilmu Hukum

Oleh

**NINA NICRINA
NPM. 5117500202**

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS PANCASAKTI TEGAL
2020**

PENGESAHAN

JUDUL SKRIPSI

**IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI
WILAYAH HUKUM KABUPATEN BREBES (STUDI TERHADAP
LAIK JALAN KENDARAAN ANGKUTAN UMUM**

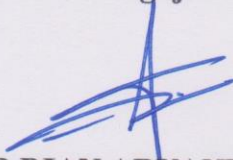
Oleh :

**NINA NICRINA
NIM. 5117500202**

**Telah diuji dan dipertahankan dihadapan Ujian Skripsi
Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal :**

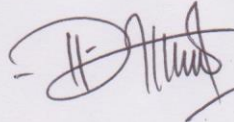
**Hari : Sabtu
Tanggal : 2 Mei 2020**

Penguji I



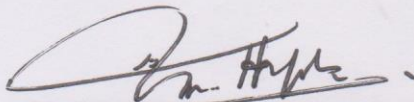
**FAJAR DIAN ARYANI, S.H., M.H
NIDN. 0608087702**

Penguji II



**TIYAS VIKA WIDYASTUTI, S.H., M.H.
NIDN. 0619058703**

Pembimbing I



**H. TONHARYADI, S.H., M.H
NIDN. 0020045801**

Pembimbing II



**DR. H. SANUSI, S.H., M.H
NIDN. 0609086202**

Mengetahui

Dekan,

Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal



**Dr. H. ACHMAD IRWAN HAMZANI, S.H.I., M.Ag.
NIDN. 0615067604**

PERSETUJUAN PEMBIMBING SKRIPSI

JUDUL SKRIPSI

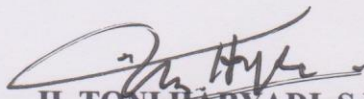
**IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI WILAYAH
HUKUM KABUPATEN BREBES (STUDI TERHADAP LAIK JALAN
KENDARAAN ANGKUTAN UMUM**

Disusun Oleh :


**NINA NICRINA
NIM. 5117500202**

**Telah disetujui untuk mengikuti Ujian Skripsi
Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal :**

Pembimbing I


H. TONI HARYADI, S.H., M.H
NIDN. 0020045801

Pembimbing II


DR. H. SANUSI, S.H., M.H
NIDN. 0609086202

**PERNYATAAN
KEASLIAN SKRIPSI**

YANG BERTANDATANGAN DI BAWAH INI :

NAMA : NINA NICRINA
NPM : 5117500202

DENGAN INI SAYA MENYATAKAN BAHWA SKRIPSI DENGAN JUDUL “IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI WILAYAH HUKUM KABUPATEN BREBES (STUDI TERHADAP LAIK JALAN KENDARAAN ANGKUTAN UMUM)” INI BESERTA SELURUH ISINYA ADALAH BENAR-BENAR KARYA SAYA SENDIRI DAN SAYA TIDAK MELAKUKAN PENJIPLAKAN ATAU PENGUTIPAN DENGAN CARA-CARA YANG TIDAK SESUAI DENGAN ETIKA KEILMUAN YANG BERLAKU DALAM MASYARAKAT KEILMUAN.

SAYA MENYERAHKAN SKRIPSI DAN HASIL PENELITIAN DIDALAMNYA MENJADI MILIK FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS PANCASAKTI TEGAL SERTA MEMBERIKAN IJIN UNTUK MERECOVERY DAN MEMPUBLIKASIKAN DALAM BENTUK JURNAL BAIK ATAS NAMA SAYA ATAUPUN TIDAK MELIBATKAN SAYA.

ATAS PERNYATAAN SAYA INI, SAYA SIAP MENANGGUNG RESIKO/SANKSI YANG DIJATUHKAN KEPADA SAYA APABILA DITEMUKAN ADANYA PELANGGARAN TERHADAP ETIKA KEILMUAN DALAM KARYA SAYA INI ATAU ADA KLAIM DARI PIHAK LAIN TERHADAP KARYA SAYA INI.

TEGAL, 02 Mei 2020

YANG MENYATAKAN



NINA NICRINA

ABSTRAK

Nina Nicrina, *Implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes (Studi Terhadap Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan Umum)*. Skripsi. Tegal: Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Pancasakti Tegal. 2020.

Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimanatkan oleh Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sebelum kendaraan angkutan umum dioperasikan di jalan harus mendapat kepastian bahwa kendaraan tersebut telah memenuhi persyaratan tersebut. Tetapi pada kenyataannya bahwa masih cukup banyak kendaraan penumpang atau kendaraan angkutan umum yang telah lulus pengujian, masih bisa memungkinkan terjadi kecelakaan.

Tujuan dari penelitian ini untuk: 1) mengkaji implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap uji laik jalan kendaraan angkutan umum di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes, 2) mengetahui hambatan implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap uji laik jalan kendaraan angkutan umum di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes. Jenis penelitian ini adalah penelitian lapangan (*field research*) dengan pendekatan hukum terapan (*normative empiris*). Sumber data penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Metode pengumpulan data menggunakan dokumen, studi kepustakaan dan wawancara. Analisis data penelitian menggunakan analisis normatif kualitatif.

Hasil penelitian diperoleh suatu kesimpulan bahwa: 1) Implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap uji laik jalan kendaraan angkutan umum di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes sudah sesuai dengan ketentuan Pasal 54 ayat (3) yaitu pengujian terhadap persyaratan laik jalan untuk kendaraan angkutan umum (mobil penumpang umum dan mobil bus). Mulai 2020 uji KIR kendaraan di Kabupaten Brebes sudah mulai menggunakan *smart card*, pemberlakuan *smart card* sebagai pengganti buku uji merupakan kebijakan nasional melalui program Kementerian Perhubungan Darat (Hubdar) 2) Hambatan implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap uji laik jalan kendaraan angkutan umum di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes, antara lain: a) Faktor Aparat (Petugas), meliputi: moral penegak hukum, keterampilan penegak hukum; b) Faktor Fasilitas/Peralatan Pendukung terbatas sebanding dengan jumlah kendaraan yang akan diuji; c) Peran Serta Masyarakat, kesadaran hukum masyarakat masih lemah atau dengan kata lain identik dengan ketidaktaatan hukum.

Kata Kunci: Implementasi, Uji Laik Jalan dan Angkutan Umum

ABSTRACT

Nina Nicrina, *Implementation of Law No. 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation in the Legal Area of Brebes Regency (Study of Roadworthiness Tests for Public Transport Vehicles)*. Skripsi. Tegal: Law Study Program, Faculty of Law, Pancasakti University, Tegal. 2020.

Every motorized vehicle operated on the road must meet the technical and roadworthy requirements as mandated by Law No. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation. Before public transportation vehicles are operated on the road, they must be certain that the vehicles have fulfilled these requirements. But in reality that there are still quite a lot of passenger vehicles or public transportation vehicles that have passed the test, it can still allow accidents to occur.

The purpose of this study is to: 1) examine the implementation of Law No. 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation to the roadworthiness test of public transport vehicles in the Legal District of Brebes Regency, 2) find out the obstacles in implementing Law No. 22 of 2009 concerning Traffic Road Traffic and Transportation to Roadworthiness Tests of Public Transportation Vehicles in the Legal District of Brebes Regency. This type of research is field research with a normative empirical approach to law. The data source of this research is primary data and secondary data. Methods of data collection use documents, literature studies and interviews. Analysis of research data using qualitative normative analysis.

The results of the study obtained a conclusion that: 1) Implementation of Law No. 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation to the road worthy test of public transport vehicles in the Legal District of Brebes Regency is in accordance with the provisions of Article 54 paragraph (3), namely testing the eligibility requirements roads for public transport vehicles (public passenger cars and bus cars). Starting in 2020 KIR test of vehicles in Brebes Regency has started to use smart cards, the application of smart cards instead of test books is a national policy through the Ministry of Land Transportation (Hubdar) program 2) Obstacles to the implementation of Law No. 22/2009 concerning Traffic and Road Transportation towards road worthy test of public transport vehicles in the Legal District of Brebes Regency, among others: a) Factors of Apparatuses (Officers), including: morality of law enforcement, law enforcement skills; b) Limited Facilities/Supporting Factors in proportion to the number of vehicles to be tested; c) Community Participation, community legal awareness is still weak or in other words synonymous with legal disobedience.

Keywords: Implementation, Roadworthiness Test and Public Transportation

PERSEMBAHAN

Dengan segenap rasa syukur, karya sederhana ini penulis persembahkan kepada:

- Kedua orang tua tercinta, yang telah memberikan doa, semangat dalam penyusunan skripsi ini.
- Suamiku tercinta dan anak-anakku tersayang, yang memberikan semangat sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
- Rekan-rekan yang mendukungku dalam penyusunan skripsi hingga dapat terselesaikan tepat pada waktunya.
- Almamater UPS Tegal.

MOTTO

Keadilan jadi barang sukar, ketika hukum hanya tegak pada yang bayar.

(Najwa Shihab)

Kebaikan masyarakat adalah hukum tertinggi.

(The people's good is the highest law)

(Cicero, De Legibus)

Hukum bernilai bukan karena itu adalah hukum, melainkan karena ada kebaikan di dalamnya. *(A law is valueable not because it is law, but because there*

is right in it)

(Henry Ward Beecher)

Setiap orang dianggap tahu hukum. Setiap orang berkedudukan yang sama dimuka hukum, jauhi pelanggaran, jadilah masyarakat cerdas hukum.

(Nina Nricrina)

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas berkat, rahmat, taufik dan hidayah-Nya, sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepat pada waktunya. Penulis menyadari bahwa dalam proses penulisan skripsi ini banyak mengalami kendala, namun berkat bantuan, bimbingan, kerjasama dari berbagai pihak dan berkah dari Allah SWT sehingga kendala-kendala yang dihadapi tersebut dapat diatasi.

Ucapan terima kasih sebesar-besarnya penulis sampaikan kepada:

1. Bapak Dr. Burhan Eko Purwanto, M. Hum, selaku Rektor UPS Tegal.
2. Bapak Dr. H. Achmad Irwan Hamzani, S.H.I, M.Ag, selaku Dekan Fakultas Hukum UPS Tegal.
3. Bapak H. Toni Haryadi, S.H., M.H, selaku Pembimbing I yang telah memberikan pengarahan dengan sabar hingga terselesaikan skripsi ini.
4. Bapak Dr. H. Sanusi, S.H., M.H, selaku Pembimbing II yang telah sabar dan ikhlas membimbing dalam pembuatan skripsi ini sehingga dapat terselesaikan.
5. Seluruh Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum yang telah memberi bekal ilmu pengetahuan yang berguna bagi masa depan penulis.
7. Segenap jajaran bagian Tata Usaha Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal yang turut memberikan banyak bantuan dan pengarahan kepada penulis selama perkuliahan maupun dalam proses penyelesaian skripsi ini.
8. Rekan-rekan Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal yang telah banyak memberikan masukan kepada penulis dalam skripsi ini.
11. Semua pihak yang membantu penulis dalam penyelesaian skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih kurang sempurna, sehingga penulis mengharapkan saran dan kritik yang konstruktif demi kesempurnaan skripsi ini. Akhirnya semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Tegal, Mei 2020

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iv
ABSTRAK	v
<i>ABSTRACT</i>	vi
PERSEMBAHAN	vii
MOTTO	viii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI	x
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	7
E. Tinjauan Pustaka	7
F. Metode Penelitian	10
G. Sistematika Penulisan	15
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	16
A. Tinjauan tentang Implementasi Kebijakan	16
1. Pengertian Implementasi Kebijakan	16
2. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan	18
3. Langkah-Langkah Implementasi Kebijakan	22
B. Tinjauan tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	24
1. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	24
2. Asas-Asas Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	25

3. Tujuan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	26
4. Komponen Lalu Lintas	27
C. Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan Umum	28
1. Pengertian Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan Umum	28
2. Persyaratan Laik Jalan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum	29
3. Hak dan Kewajiban Perusahaan Angkutan Umum	32
D. Tinjauan tentang Penegakan Hukum	33
1. Pengertian Penegakan Hukum	32
2. Faktor-Faktor yang Menghambat Penegakan Hukum	35
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	41
A. Implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan Umum di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes	41
B. Hambatan Implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan Umum di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes	61
BAB IV PENUTUP	67
A. Simpulan	67
B. Saran	68
DAFTAR PUSTAKA	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran sangat penting bagi kehidupan masyarakat sehingga tidak dapat dipisahkan dari kehidupan masyarakat. Seiring berkembangnya zaman taraf kehidupan masyarakat mengalami peningkatan dan sudah seharusnya diimbangi dengan penyediaan sarana dan pra sarana lalu lintas dan angkutan jalan yang memadai guna memenuhi kebutuhan transportasi bagi masyarakat. Transportasi adalah kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain.¹

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menjelaskan bahwa transportasi atau pengangkutan adalah bagian dari hukum lalu lintas dan angkutan jalan. Transportasi atau

¹ Ahmad Munawar, *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*, Yogyakarta: Beta. Offset, 2005, hal. 1.

pengangkutan adalah merupakan bagian dari hukum lalu lintas dan angkutan jalan juga pelayanan jasa ekonomi yang tentunya sesuai dengan sifat usaha memindahkan barang dari tempat asal ketempat tujuan.

Berbagai alat transportasi digunakan untuk mempermudah proses pengangkutan itu. Hal ini disesuaikan dengan jalur yang ditempuh bagi alat pengangkutan tersebut. Salah satu pengangkutan di darat adalah angkutan umum dengan kendaraan bermotor umum. Yang dimaksud dengan kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran (Pasal 1 angka 10 Undang-Undang No. 20 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Kendaraan bermotor tidak hanya dipandang sebagai hasil rekayasa teknologi semata, namun perannya sebagai sarana transportasi, kendaraan bermotor juga berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Keadaan demikian tentunya penggunaan kendaraan bermotor sebagai alat transportasi yang dioperasikan di jalan perlu mendapat perlakuan yang baik dan benar. Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan interaksi dari tiga faktor utama yakni jalan, manusia dan kendaraan bermotor. Untuk mewujudkan kondisi lalu lintas dan angkutan jalan yang aman dan selamat tentunya ketiga faktor tersebut harus memenuhi aspek kelaikan, antara lain manusianya harus laik kemudi, jalan yang dilintasi harus laik lintas dan tidak kalah pentingnya adalah kendaraan bermotor yang digunakan harus laik jalan.²

² Agus Herry Setiawan, *Persyaratan Teknis dan Laik Jalan, Syarat Dioperasikannya Kendaraan Bermotor di Jalan*, online: <http://dishub.jabarprov.go.id/artikel/view/280.html>, diakses tanggal, 20 April 2020, pukul 19.30 Wib.

Laik berarti memenuhi persyaratan yang ada, patut, pantas, layak. Menurut Kamus Hukum, laik berarti Pantas, patut, layak, memenuhi persyaratan yang ditentukan (oleh undang-undang), memenuhi persyaratan yang harus ada atau dipenuhi.³ Uji laik jalan sangat penting dilakukan untuk menghindari berbagai macam faktor yang dapat mengganggu kelancaran tata tertib lalu lintas di jalan, khususnya wilayah hukum Kabupaten Brebes.

Perkembangan dan realitanya, pengangkutan di daerah lebih sering berhadapan dengan tindak pelanggaran karena minimnya perlengkapan yang mereka miliki. Hal ini juga mengakibatkan keselamatan penumpang tidak terjamin. Perlengkapan tersebut dapat berupa belum terujinya kendaraan, sehingga belum bisa dikatakan lolos uji laik jalan. Maka seharusnya tidak boleh beroperasi, karena dengan kondisi kendaraan yang belum tentu bisa dikatakan baik dan layak untuk beroperasi dimungkinkan keselamatan penumpang tidak dapat terjamin.

Seperti yang terjadi pada tahun 2019, Dinas Perhubungan (Dishub) Kabupaten Brebes melakukan uji laik jalan bus yang akan menjadi angkutan lebaran, dari pengecekan yang dilakukan ditemukan 14 bus tidak laik jalan. Uji laik jalan tersebut digelar di Terminal Tanjung, garasi bus PO. Dedy Jaya, PO. Dewi Sri, PO. Sinar Jaya dan PO. Putri Jaya.⁴ Terkait dengan kelayakan mesin dan aspek penting lainnya, dari data hasil pengecekan tidak ditemukan adanya pelanggaran. Dari hasil uji laik jalan yang dilakukan, sejumlah bus

³ Sudarsono, 2005. *Kamus Hukum*, Jakarta: Rineka Cipta, 2005, hal. 239.

⁴ M. Zaenal Arifin, *Dari 19 Bus yang Diperiksa Dishub Brebes, 14 Diantaranya Tak Laik Jalan*, Online: <https://jateng.tribunnews.com>. diakses tanggal 20 April 2020, pukul 19.45 Wib.

diketahui tidak memenuhi aturan laik jalan hanya karena pelanggaran yang sifatnya administratif. Ada tiga aspek yang diperiksa dalam uji laik jalan tersebut. *Aspek pertama*, administrasi yang meliputi surat surat kendaraan, KIR, kartu pengawas trayek dan lainnya. Jika ada bus yang tidak lengkap, penindakan dilakukan oleh Satlantas Polres Brebes. *Aspek kedua*, fungsi utama bus meliputi lampu sorot depan, lampu sein, lampu rem, fungsi rem, dan kondisi ban. Jika ditemukan ada yang tidak berfungsi, maka bus dilarang beroperasi sebelum diperbaiki. Sedangkan *aspek ketiga*, teknis penunjang yang meliputi viper kaca, pintu darurat, pemukul kaca, dan lainnya. Untuk aspek ini, Dishub juga hanya memberi peringatan agar diperbaiki. Selain ketiga aspek tersebut, Dishub menggandeng BNK untuk melakukan tes urine sopir dan kondektur apakah ada yang mengkonsumsi narkoba.

Untuk menekan angka Kecelakaan Lalu Lintas yang dirasakan sangat tinggi, upaya ke depan diarahkan pada penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia. Upaya pencegahan dilakukan melalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan, sarana dan prasarana jalan, serta kelaikan kendaraan, termasuk pengawasan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih intensif. Upaya pengaturan meliputi manajemen dan rekayasa lalu lintas dan modernisasi sarana dan prasarana lalu lintas. Upaya penegakan hukum

dilaksanakan lebih efektif melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksi yang lebih tegas.

Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimanakan oleh Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sehingga sebelum kendaraan dioperasikan di jalan harus mendapat kepastian bahwa kendaraan tersebut telah memenuhi persyaratan dimaksud. Sehubungan dengan hal tersebut, maka pangujian kendraan bermotor penumpang kendaraan umum adalah merupakan bagian dari keselamatan (perlindungan), baik terhadap penumpang maupun pelaku usaha/penyelenggara angkutan.

Pelaksanaan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khusus dalam menjalankan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum oleh Dinas Perhubungan, merupakan langkah preventif untuk menghindari kecelakaan akibat kendaraan yang tidak layak. Tetapi pada kenyataannya bahwa masih cukup banyak kendaraan penumpang kendaraan umum yang telah lulus pengujian, masih bisa memungkinkan terjadi kecelakaan. Hal tersebut merupakan satu permasalahan yang akan dikaji dalam penelitian ini, agar penumpang sebagai pengguna dan pembayar tarif angkutan umum tidak selalu menjadi pihak yang dirugikan.

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka pertanyaan yang muncul adalah bagaimanakah implementasi Undang-Undang No. 14 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya dalam penerapan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum oleh

Dinas Perhubungan dalam rangka untuk memberikan pelaksanaan keselamatan penumpang. Penulis tertarik untuk meneliti hal ini karena dalam realitanya penerapan uji laik jalan terhadap kendaraan angkutan umum masih belum maksimal untuk dilaksanakan oleh pihak-pihak yang berwenang. Atas dasar permasalahan tersebut penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul “Implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes (Studi Terhadap Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan Umum)”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan atas uraian latar belakang di atas, maka rumusan masalah yang dikemukakan dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap uji laik jalan kendaraan angkutan umum di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes?
2. Apa saja hambatan implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap uji laik jalan kendaraan angkutan umum di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes?

C. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan rumusan masalah yang telah dikemukakan di atas, maka tujuan yang dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Mengkaji implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap uji laik jalan kendaraan angkutan umum di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes.

2. Mengetahui hambatan implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap uji laik jalan kendaraan angkutan umum di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes.

D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dari segi teoritis maupun dari segi praktis. Adapun manfaat penelitian ini adalah:

1. Manfaat teoritis, dapat memberikan sumbangan bagi perkembangan hukum pada umumnya, dan perkembangan ilmu hukum pada khususnya, tentang pentingnya dilakukan uji laik jalan terhadap pengangkutan umum sebagai bentuk aplikasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan dapat digunakan sebagai salah satu referensi atau bahan acuan untuk penelitian sejenis berikutnya.
2. Manfaat praktis, memberikan informasi tentang pentingnya peran Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagi angkutan umum agar melakukan uji tipe dan uji berkala atau KIR. Selain sebagai persyaratan teknis, juga sebagai langkah untuk mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas dan mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

E. Tinjauan Pustaka

Penelitian terkait uji laik jalan kendaraan angkutan umum sudah pernah dilakukan oleh peneliti-peneliti terdahulu, namun penelitian ini berbeda dengan penelitian terdahulu lainnya. Berikut penelitian-penelitian

sejenis yang relevan dalam penelitian ini yang dapat dijadikan rujukan dalam penelitian ini.

Adi Wahyu Saputra (2014). Tinjauan Hukum terhadap Pelaku Pelanggaran Kelaikan Kendaraan Angkutan Umum di Kabupaten Donggala Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion, Edisi 2, Vol. 2, Tahun 2014*. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui proses pelaksanaan uji kelaikan angkutan umum dan permasalahan yang dihadapi sehubungan dengan implementasi pelaksanaan kelaikan kendaraan angkutan umum di Kabupaten Donggala. Hasil penelitian ini diketahui bahwa sanksi pelanggaran kelaikan kendaraan bermotor di Kabupaten Donggala, lebih menitik beratkan kepada pembinaan dan sanksi denda, dengan tujuan untuk mengejar peningkatan PAD, jadi motif ekonomi, bukan aturan hukumnya dan Faktor-faktor yang menjadi hambatan uji kelaikan angkutan umum di Kabupaten Donggala adalah (1) Faktor aparat/Petugas yang meliputi: a. Moral Penegak Hukum, b. Keterampilan Penegak Hukum/Petugas. (2) Faktor Fasilitas/Peralatan, (3) Peran serta masyarakat dalam pengujian masih kurang.

Kiki Yunita Sari, Linayati Lestari, dan Nurhayati (2019). Analisis Fungsi Pengawasan Uji Berkala oleh Dinas Perhubungan Kota Batam Terhadap Angkutan Kota. *Dimensi, Vol. 8, No. 3, 2019:432-448, ISSN: 2085-9996*. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan penertiban angkutan umum di Kota Batam oleh Pemerintah khususnya Dinas Perhubungan serta mengetahui kesesuaian pelaksanaan penertiban angkutan

umum di Kota Batam oleh Dinas Perhubungan sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Batam No. 9 Tahun 2001 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 42 ayat (1). Penelitian ini merupakan penelitian Kualitatif. Lokasi penelitian di Kantor Dinas Perhubungan. Pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dalam menangani penertiban angkutan umum di Kota Batam sudah sesuai dengan aturan dan perundang-undangan yang berlaku, namun masih perlu membenahi terhadap kelemahan-kelemahan yang ada. Dalam hal penertiban angkutan umum yang masih banyak tersebar di Kota Batam, disarankan agar pemerintah dalam hal ini bertindak tegas sesuai dengan prosedur yang berlaku serta lebih mengedepankan sikap ramah, dan bersahabat terhadap supir angkutan umum, agar tidak terjadi kesalahpahaman antara supir angkutan umum dan pihak-pihak dari Dinas Perhubungan.

Sabrina Zaki, Hendro Saptono, dan Siti Mahmudah (2016). Perlindungan Hukum terhadap Penumpang Angkutan Umum Antar Kota Berdasarkan Uji Kelaikan Kendaraan Bermotor Menurut Undang-Undang No 22 Tahun 2009. *Diponegoro Law Journal*, Vol. 5, No. 4, 2016. Penulisan hukum ini menggunakan metode pendekatan *yuridis empiris*. Metode pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling* dan *simple random sampling* yaitu pengambilan anggota sample dari populasi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populiiasi. Hasil penelitian dan pembahasan perlindungan hukum terhadap penumpang angkutan umum diwujudkan dengan pemenuhan hak dan

kewajiban perusahaan angkutan umum dan penumpang angkutan umum serta pengujian kendaraan bermotor agar penumpang yang menggunakan angkutan umum mendapatkan perlindungan hukum setelah kendaraan dinyatakan laik untuk beroperasi di jalan raya.

F. Metode Penelitian

Metode penelitian adalah cara melakukan sesuatu menggunakan pikiran seksama untuk mencapai suatu tujuan dengan mencari, mencatat, merumuskan, dan menganalisis sampai menyusun laporan.⁵ Metode berarti jalan, namun demikian menurut kebiasaan metode dirumuskan dengan kemungkinan suatu tipe yang dipergunakan dalam penelitian dan penilaian.⁶

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan peneliti kali ini adalah penelitian lapangan (*field research*) yaitu penelitian yang menggunakan data primer sebagai data utama, sumber datanya diperoleh melalui observasi dan wawancara. Penelitian ini selain melakukan penelitian lapangan, penulis juga meneliti bahan-bahan hukum primer dan sekunder. Oleh karena itu metode yang digunakan untuk mendapatkan data yang diperlukan adalah metode penelitian wawancara kepada narasumber dan responden ditambah dengan studi kepustakaan untuk melengkapi data yang ada.

⁵ Cholid Narbuko & Abu Achmadi, *Metodologi Penelitian*, Jakarta: Bumi Askara, 2003, hal. 1.

⁶ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Universitas Indonesia Press, 2012, hal. 5.

2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah penelitian hukum terapan (*normative empiris*), yaitu penelitian hukum tentang pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum positif secara *in action* pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat. Fokus penelitian hukum normatif empiris adalah pada penerapan atau implementasi ketentuan hukum normatif pada peristiwa tertentu dan hasil yang dicapai.

Penelitian ini bertujuan mengkaji dan membahas permasalahan yang dikemukakan, yaitu dengan mengaitkan hukum kepada usaha untuk mencapai tujuan serta memenuhi kebutuhan masyarakat. Penelitian ini mengkaji implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap uji laik jalan kendaraan angkutan umum di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes.

3. Sumber Data

Data adalah atau keterangan atau bahan nyata yang dapat dijadikan dasar kajian.⁷ Sumber data utama yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder sebagai data pendukung. Data sekunder penelitian ini dikelompokkan menjadi bahan hukum primer yakni bahan pustaka yang berisikan pengetahuan ilmiah yang baru atau mutakhir, atau pengertian baru tentang fakta yang diketahui maupun

⁷ Zainal Asikin Amirudin, *Pengantar Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006, hal. 106.

mengenai suatu gagasan. Bahan hukum sekunder yaitu bahan pustaka yang berisikan informasi tentang bahan primer.⁸

Penelitian ini selain melakukan penelitian lapangan yang disertai dengan wawancara kepada narasumber dan responden, penulis juga meneliti bahan-bahan hukum primer dan sekunder. Oleh karena itu metode yang digunakan untuk mendapatkan data yang diperlukan adalah metode penelitian wawancara kepada narasumber dan responden ditambah dengan studi kepustakaan untuk melengkapi data yang ada.

- a. Data primer, berupa keterangan-keterangan yang diperoleh secara langsung dari lapangan melalui wawancara dengan pihak-pihak yang dipandang mengetahui obyek yang diteliti.
- b. Data sekunder, terdiri dari bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini, antara lain:
 - 1) Bahan hukum primer, yaitu data yang diambil dari sumber aslinya yang berupa undang-undang yang memiliki otoritas tinggi yang bersifat mengikat penyelenggaraan kehidupan bermasyarakat.⁹ Bahan hukum primer bersumber dari hukum positif dan isinya mempunyai kekuatan mengikat terhadap masyarakat, seperti Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁸ Soekanto, Soerjono & Mamudji, Sri, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta: Rajawali Pers, 2013, hal. 29.

⁹ Marzuki, Peter Mahmud, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Group, 2005, hal. 142.

- 2) Bahan hukum sekunder, yaitu merupakan bahan hukum yang memberikan keterangan terhadap bahan hukum primer dan diperoleh secara tidak langsung dari sumbernya atau dengan kata lain dikumpulkan oleh pihak lain, berupa buku jurnal hukum, dokumen resmi, penelitian yang berwujud laporan dan buku-buku hukum.¹⁰

4. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data terdiri dari dokumentasi, studi kepustakaan, pengamatan (observasi) dan wawancara (interview), dan penggunaan daftar pertanyaan atau kuesioner. Penelitian disamping menggunakan metode yang tepat juga perlu memiliki teknik dan alat pengumpulan data yang relevan, maka penelitian ini nantinya akan menggunakan metode pengumpulan data sebagai berikut:

- a. Dokumentasi, adalah cara pengumpulan data dengan melalui benda-benda, majalah-majalah, dokumen-dokumen, peraturan-peraturan, notulen rapat serta catatan harian.
- b. Studi Kepustakaan, merupakan suatu pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mempelajari data-data sekunder, buku-buku atau literatur serta peraturan perundang-undangan yang berlaku dan teori sebagai tambahan dalam penulisan skripsi yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

¹⁰ *Ibid.*, hal. 36.

- c. Wawancara, adalah percakapan dengan maksud tertentu. Peneliti melakukan wawancara disini dengan pihak-pihak terkait yang berhubungan dengan implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di wilayah Kabupaten Brebes secara terstruktur guna mempermudah peneliti dalam mendapatkan hasil dari wawancara tersebut.

5. Metode Analisis Data

Analisis data dilakukan untuk menyederhanakan hasil olahan data sehingga mudah dibaca dan dipahami. Metode analisis data yang digunakan adalah metode kualitatif, merupakan pembahasan mengenai hasil penelitian yang dinyatakan dalam penelitian bukan dalam angka melainkan dalam bentuk uraian, sedangkan analisisnya menggunakan landasan teori atau kajian pustaka.

Bahan hukum yang diperoleh akan dianalisa secara *normatif kualitatif*, yaitu dengan membahas dan menjabarkan bahan hukum yang diperoleh berdasarkan norma-norma hukum atau kaidah-kaidah hukum yang relevan dengan pokok permasalahan. Analisis data merupakan tahap yang sangat penting dan menentukan dalam setiap penelitian. Dalam tahap ini penulis harus melakukan pemilahan data-data yang telah diperoleh. Penganalisisan data pada hakekatnya merupakan kegiatan untuk mengadakan sistematisasi bahan-bahan hukum tertulis untuk memudahkan pekerjaan analisis dan konstruksi.¹¹

¹¹ *Ibid.*, hal. 251-252.

Analisis dilakukan dengan cara deduktif, yaitu menarik kesimpulan dari suatu permasalahan yang diteliti dan juga analisis hukum yaitu menganalisis dengan menggunakan teori-teori hukum yang berkaitan dengan permasalahan-permasalahan yang diteliti

G. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi memuat urutan penulisan penelitian dalam skripsi. Untuk memberikan gambaran tentang isi skripsi ini, maka penulis menyusun sistematika penulisan skripsi sebagai berikut:

- Bab I Pendahuluan. Dalam bab ini akan menguraikan latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, tinjauan pustaka, metode penelitian dan sistematika penulisan.
- Bab II Tinjauan Pustaka, dalam bab ini dikemukakan tinjauan tentang implementasi kebijakan, lalu lintas dan angkutan jalan, uji laik jalan kendaraan angkutan umum, dan penegakan hukum.
- Bab III Hasil Penelitian dan Pembahasan, dalam hal ini akan dijelaskan hasil penelitian dan pembahasan terkait implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap uji laik jalan kendaraan angkutan umum di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes dan hambatannya.
- Bab IV Penutup, terdiri atas kesimpulan dan saran, dalam hal ini akan diuraikan jawaban penulis dari rumusan masalah penelitian dan memaparkan saran-saran dari penulis.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan tentang Implementasi Kebijakan

1. Pengertian Implementasi Kebijakan

Implementasi adalah suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana yang sudah disusun secara matang dan terperinci. Secara sederhana implementasi dapat juga diartikan sebagai pelaksanaan atau penerapan. Meter & Horn mengatakan bahwa implementasi merupakan tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu atau pejabat atau kelompok pemerintahan atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan.¹²

Menurut Mazmanian & Sabatier menjelaskan implementasi kebijakan adalah pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan peradilan. Lazimnya, keputusan tersebut mengidentifikasi masalah-masalah yang ingin diatasi, menyebutkan secara tegas tujuan dan sasaran yang ingin dicapai, dan berbagai cara untuk menstrukturkan atau mengatur proses implementasinya.¹³

Lester & Stewart mengatakan bahwa: Implementasi kebijakan sebagai tahap penyelenggaraan kebijakan segera setelah ditetapkan menjadi undang-

¹² Solichin Abdul Wahab, *Analisis Kebijakan: dari Formulasi ke. Implementasi Kebijakan Negara*, Jakarta: Bumi Aksara, 2006, hal. 65.

¹³ Leo Agustino, *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*, Bandung: Alfabeta, 2008, hal. 196.

undang.¹⁴ Dalam pandangan luas implementasi kebijakan diartikan sebagai pengadministrasian undang-undang kedalam berbagai aktor, organisasi, prosedur, dan teknik-teknik yang bekerja secara bersama-sama untuk mencapai tujuan dan dampak yang ingin diupayakan oleh kebijakan tersebut.

Implementasi merupakan suatu proses dinamis, dimana pelaksanaan kebijakan melakukan suatu aktivitas atau kegiatan, sehingga pada akhirnya akan mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran kebijakan itu sendiri.¹⁵ Sebenarnya kata implementasi bermuara pada aktivitas, adanya aksi, tindakan, atau mekanisme suatu sistem. Mekanisme mengandung arti bahwa implementasi bukan sekedar aktivitas, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan dilakukan secara sungguh-sungguh berdasarkan acuan atau norma tertentu untuk mencapai tujuan kegiatan tertentu.

Implementasi diartikan sebagai pelaksanaan atau penerapan, itu artinya bahwa setiap kegiatan yang akan dilaksanakan merupakan implementasi yang sungguh-sungguh untuk mencapai tujuan. Esensi implementasi kebijakan adalah memahami apa yang seharusnya terjadi sesudah suatu program dinyatakan berlaku/dirumuskan. Pemahaman tersebut mencakup usaha untuk mengadministrasi dan menimbulkan dampak nyata pada masyarakat. Implementasi kebijakan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah implementasi uji laik jalan kendaraan angkutan umum yang didasarkan pada Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹⁴ *Ibid.*, hal. 196.

¹⁵ *Ibid.*, hal. 139.

2. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan

Keberhasilan implementasi menurut Grindle dipengaruhi oleh dua variable besar, yakni isi kebijakan (*content of policy*) dan lingkungan implementasi (*context of implementation*). Variabel tersebut mencakup: sejauhmana kepentingan kelompok sasaran atau *target group* termuat dalam isi kebijakan, jenis manfaat yang diterima oleh *target group*, sejauhmana perubahan yang diinginkan dari sebuah kebijakan, apakah letak sebuah program sudah tepat, apakah sebuah kebijakan telah menyebutkan implementornya dengan rinci, dan apakah sebuah program didukung oleh sumber daya yang memadai.¹⁶

Mazmanian dan Sabatier menyebutkan ada tiga kelompok variable yang mempengaruhi keberhasilan implementasi, yakni karakteristik dari masalah, karakteristik kebijakan/undang-undang dan variabel lingkungan.¹⁷ Menurut Metter & Horn, ada enam faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan:

- a. Ukuran dan tujuan kebijakan. Kinerja implementasi kebijakan dapat diukur tingkat keberhasilannya jika dan hanya jika ukuran dan tujuan dari kebijakan memang realistis dengan budaya sosial yang ada di level pelaksana kebijakan. Ketika ukuran kebijakan atau tujuan kebijakan terlalu ideal untuk dilaksanakan pada level warga, maka agak sulit merealisasikan kebijakan publik pada level yang dikatakan berhasil.

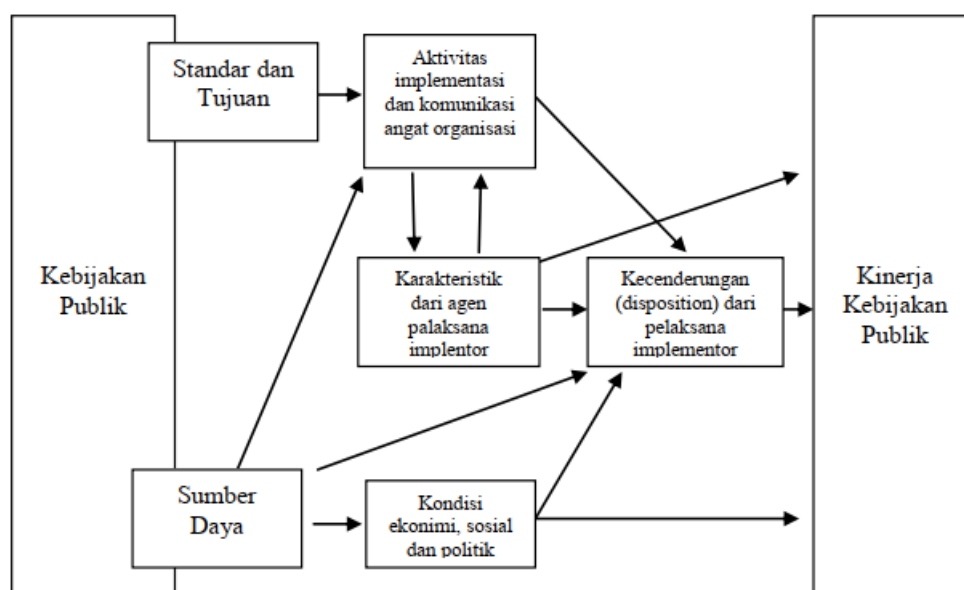
¹⁶ A. G. Subarsono, *Analisis kebijakan Publik: Konsep, Teori dan. Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2011, hal. 93.

¹⁷ *Ibid.*, hal. 94.

- b. Sumber daya. Keberhasilan proses implementasi kebijakan sangat tergantung dari kemampuan memanfaatkan sumber daya yang tersedia. Manusia merupakan sumber daya yang terpenting dalam menentukan suatu keberhasilan proses implementasi.
- c. Karakteristik agen pelaksana. Pusat perhatian pada agen pelaksana meliputi organisasi formal dan organisasi informal yang akan terlibat dalam implementasi kebijakan publik. Hal ini sangat penting karena kinerja implementasi kebijakan akan sangat banyak dipengaruhi oleh ciri-ciri yang tepat serta cocok dengan para agen pelaksananya. Selain itu cakupan atau luas wilayah implementasi kebijakan juga perlu diperhitungkan manakala hendak menentukan agen pelaksana. Semakin luas cakupan implementasi kebijakan, maka seharusnya semakin besar pula agen yang dilibatkan.
- d. Sikap atau kecendrungan (*disposition*) para pelaksana. Sikap penerimaan atau penolakan dari pelaksana akan sangat banyak mempengaruhi keberhasilan atau tidaknya kinerja implementasi kebijakan. Hal ini sangat mungkin terjadi oleh karena kebijakan yang dilaksanakan bukanlah hasil formulasi warga setempat yang mengenal betul persoalan dan permasalahan yang mereka rasakan.
- e. Komunikasi antar organisasi dan aktivitas pelaksana koordinasi, merupakan mekanisme yang ampuh dalam implementasi kebijakan publik. Semakin baik koordinasi komunikasi diantara pihak-pihak yang terlibat

dalam suatu proses implementasi, maka asumsinya kesalahan-kesalahan akan sangat kecil untuk terjadi dan begitu pula sebaliknya.

- f. Lingkungan ekonomi, sosial, dan politik. Hal terakhir yang juga perlu diperhatikan guna menilai kinerja implementasi kebijakan adalah sejauh mana lingkungan eksternal turut mendorong keberhasilan kebijakan publik yang telah ditetapkan. Karena itu lingkungan ekonomi, sosial, dan politik yang kondusif juga perlu diperhatikan dalam proses implementasi kebijakan.¹⁸



Gambar 1.
Model Pendekatan Van Metter dan Van Horn

Edward III berpandangan bahwa mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan, sebagai berikut:

¹⁸ Leo Agustino, *Op Cit.*, hal. 142.

- a. Komunikasi, merupakan alat kebijakan untuk menyampaikan perintah-perintah dan arahan dari sumber pembuat kebijakan kepada mereka yang diberi wewenang dan tanggung jawab melaksanakan kebijakan tersebut.
- b. Sumber daya, merupakan salah satu faktor penting dalam implementasi kebijakan/program, karena bagaimanapun baiknya kebijakan itu dirumuskan tanpa ada dukungan sumber daya yang memadai, maka kebijakan akan mengalami kesulitan dalam mengimplementasikannya. Tanpa sumber daya yang memadai pula suatu implementasi kebijakan akan mengalami kegagalan. Adapun sumber daya yang dimaksud adalah jumlah orang atau staff sebagai pelaksana yang mempunyai keahlian yang memadai, informasi, dan fasilitas-fasilitas yang mendukung lainnya
- c. Disposisi, atau sikap para pelaksana diartikan sebagai kemauan atau niat para pelaksana untuk melaksanakan suatu kebijakan dan juga sebagai motivasi psikologi para pelaksana dalam melaksanakan kegiatan. Adapun yang menjadi unsur dalam motivasi tersebut adalah adanya pemahaman dan pengetahuan, adanya arah respon dari pelaksana terhadap implementasi kebijakan, dan intensitas dari respon itu sendiri.
- d. Struktur Birokrasi, Struktur birokrasi adalah struktur kelembagaan pelaksanaan program. Ada dua unsur dalam hal ini, yaitu prosedur rutin atau standar prosedur operasi dan fragmentasi (pemecahan/pembagian untuk beberapa bagian kekuasaan).¹⁹

¹⁹ Sujianto, *Implementasi Kebijakan Publik Konsep, Teori dan Praktik*, Pekanbaru: Alaf Riau, 2008, hal. 38-45.

Menurut pandangan Edwards sumber-sumber yang penting meliputi, staff yang memadai serta keahlian-keahlian yang baik untuk melaksanakan tugas-tugas mereka, wewenang dan fasilitas-fasilitas yang diperlukan untuk menerjemahkan usul-usul di atas kertas guna melaksanakan pelayanan-pelayanan publik.²⁰ Sebelum pejabat dapat mengimplementasikan suatu keputusan atau undang-undang, maka harus menyadari bahwa suatu keputusan telah dibuat dan suatu perintah untuk pelaksanaannya telah dikeluarkan.

3. Langkah-Langkah Implementasi Kebijakan

Mazmanian dan Sabatier menyatakan bahwa untuk implementasi kebijakan diperlukan langkah-langkah sebagai berikut:

- a. Identifikasi masalah yang akan diimplementasikan.
- b. Menegaskan tujuan yang akan dicapai.
- c. Merancang struktur proses implementasi.²¹

Faktor keberhasilan implementasi menurut Rifley dan Franklin adalah:

- a. Kejelasan tujuan program ditingkat consensus diantara pelaksana.
- b. Tingkat perubahan dari kebiasaan lama yang dikehendaki program.
- c. Tipe orang yang memperoleh manfaat dari klien.²²

Secara umum istilah kebijakan digunakan untuk menunjuk perilaku seorang aktor (misalnya seorang pejabat, suatu kelompok maupun suatu lembaga pemerintahan) atau sejumlah aktor dalam suatu bidang kegiatan

²⁰ Budi Winarno, *Kebijakan Publik Teori dan Proses*, Yogyakarta: Media Pressindo, 2008, hal. 181.

²¹ Nugroho D. Riant, *Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi, dan. Evaluasi*, Jakarta: Gramedia, 2004, hal. 161.

²² Sujianto, *Op Cit.*, hal. 46.

tertentu, pengertian kebijakan seperti ini dapat kita gunakan dan relatif memadai untuk pembicaraan-pembicaraan biasa, namun menjadi kurang memadai untuk pembicaraan-pembicaraan yang lebih bersifat ilmiah dan sistematis menyangkut analisis kebijakan publik oleh karena itu diperlukan batasan atau konsep kebijakan publik yang lebih tepat.²³

Menurut Frederickson dan Hart, kebijakan adalah suatu tindakan yang mengarah pada tujuan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan adanya hambatan-hambatan tertentu sambil mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan.²⁴ Penjelasan tersebut dapat diketahui bahwa kebijakan adalah suatu tindakan yang bermaksud untuk mencapai tujuan. Kebijakan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kebijakan atau undang-undang ini disempurnakan terminologi mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya. Undang-Undang ini berdasar pada semangat bahwa penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bersifat lintas sektor harus dilaksanakan secara terkoordinasi oleh para pembina beserta para pemangku kepentingan (*stakeholders*) lainnya.

²³ Budi Winarno, *Op Cit.*, hal. 16.

²⁴ Hesel Nogi Tangkilisan, *Kebijakan Publik Yang Membumi*, Yogyakarta: Lukman Offset YPAPI, 2003, hal. 19.

B. Tinjauan tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran setrategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana yang diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Serta lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Secara umum dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia lalu lintas didefinisikan sebagai:

- a. (berjalan) bolak-balik, hilir mudik: banyak kendaraan di jalan raya;
- b. perihal perjalanan di jalan dan sebagainya, pedagang di tepi jalan;
- c. perhubungan antara sebuah tempat dengan tempat yang lain (dengan jalan pelayaran, kereta api, dan sebagainya), di Kalimantan banyak dilakukan melalui sungai.

Ketentuan umum Pasal 1 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dijelaskan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri dari atas lalu lintas, angkutan jalan, kendaraan, pengemudi pengguna jalan, serta pengelolaannya. Serta lalu lintas adalah gerakan kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Lalu

lintas sendiri dijelaskan dalam Pasal 2, yaitu adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedangkan angkutan dijelaskan pada Pasal 3 adalah adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.

2. Asas-Asas Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Asas-asas dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan termuat pada Pasal 2 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan memperhatikan:

- a. Asas transparan; yaitu keterbukaan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan.
- b. Asas akuntabel; yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat dipertanggung jawabkan.
- c. Asas berkelanjutan; yaitu penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan.
- d. Asas partisipatif; yaitu pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan.

- e. Asas bermanfaat; yaitu semua kegiatan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.
- f. Asas efisien dan efektif; yaitu pelayanan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.
- g. Asas seimbang; yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban pengguna jasa dan penyelenggara.
- h. Asas terpadu; yaitu penyelenggaraan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan saling bergantung kewenangan dan tanggung jawab antara instansi pembina.

3. Tujuan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pasal 3 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, diatur mengenai tujuan dari lalu lintas dan angkutan jalan yaitu:

- a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Penyelenggaraan angkutan penumpang, bus wajib mematuhi dan melaksanakan berbagai persyaratan dan ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Secara keseluruhan bersumber pada asas dan tujuan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana telah disebutkan di atas. Hal tersebut merupakan suatu bentuk atau wujud upaya memberikan perlindungan bagi penumpang, agar terjamin kenyamanan, keamanan dan keselamatannya.²⁵

4. Komponen Lalu Lintas

Ada tiga komponen terjadinya lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi persyaratan kelaikan dikemudikan oleh pengemudi mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan geometrik.²⁶

- a. Manusia sebagai pengguna. Manusia sebagai pengguna dapat berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki yang dalam keadaan normal mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda (waktu reaksi, konsentrasi, dll). Perbedaan-perbedaan tersebut masih dipengaruhi oleh keadaan fisik dan psikologi, umur serta jenis kelamin dan pengaruh-pengaruh luar seperti cuaca, penerangan/lampu jalan dan tata ruang.

²⁵ Sebian Utsman, *Dasar- Dasar Sosiologi Hukum; Makna Dialog antara Hukum dan Masyarakat*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2009, hal. 156.

²⁶ Wikipedia, *lalu lintas*, diakses dari http://id.wikipedia.org/wiki/Lalu_lintas, diakses tanggal 20 April 2020, pukul 19.45 Wib.

- b. Kendaraan. Kendaraan adalah suatu yang bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau tidak bermotor; yang dimaksud kendaraan yang tidak bermotor yaitu kendaraan yang di gerakkan oleh tenaga manusia atau hewan. Kendaraan digunakan oleh pengemudi mempunyai karakteristik yang berkaitan dengan kecepatan, percepatan, perlambatan, dimensi dan muatan yang membutuhkan ruang lalu lintas yang secukupnya untuk bisa bermanuver dalam lalu lintas.
- c. Jalan. Jalan merupakan lintasan yang direncanakan untuk dilalui kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor termasuk pejalan kaki. Jalan tersebut direncanakan untuk mampu mengalirkan aliran lalu lintas dengan lancar dan mampu mendukung beban muatan sumbu kendaraan serta aman, sehingga dapat meredam angka kecelakaan lalu-lintas.

C. Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan Umum

1. Pengertian Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan Umum

Angkutan umum atau kendaraan bermotor umum merupakan setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Pasal 138 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau. Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum dan angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum.

Pasal 48 ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, laik berarti memenuhi persyaratan yang ada, patut, pantas, layak. Sedangkan dalam Kamus Hukum, kata laik berarti: pantas, patut, layak, memenuhi persyaratan yang ditentukan (oleh undang-undang), memenuhi persyaratan yang harus ada/dipenuhi.²⁷ Laik jalan merupakan persyaratan minimum kondisi suatu kendaraan yang harus dipenuhi agar terjaminnya keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan pada waktu dioperasikan di jalan.

2. Persyaratan Laik Jalan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum

Pengujian kendaraan bermotor dilakukan oleh instansi yang ditunjuk oleh gubernur. Instansi ditunjuk itu adalah Dinas Perhubungan, tujuan pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala adalah untuk menjaga agar kendaraan bermotor selalu memenuhi syarat teknis, tidak membahayakan, dan tetap dalam keadaan laik jalan, termasuk persyaratan ambang batas emisi gas buang dan kebisingan yang juga harus dipenuhi.²⁸ Pasal 48 (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terdapat aturan tentang persyaratan laik jalan kendaraan bermotor, yaitu setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

²⁷ Sudarsono, 2005. *Kamus Hukum*, Jakarta: Rineka Cipta, 2005, hal. 239.

Lebih lanjut Pasal 48 ayat (3) mengatur persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:

- a. Emisi gas buang
- b. Kebisingan suara
- c. Efisiensi sistem rem utama
- d. Efisiensi sistem rem parkir
- e. Kincup roda depan
- f. Suara klakson
- g. Daya pancar dan arah sinar lampu utama
- h. Radius putar
- i. Akuransi alat petunjuk kecepatan
- j. Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban
- k. Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.

Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib didaftarkan, kewajiban pendaftaran kendaraan bermotor adalah untuk:

- a. Mengumpulkan data yang dapat digunakan untuk tertib administrasi, pengendalian kendaraan bermotor yang dioperasikan di Indonesia.
- b. Mempermudah penyidikan pelanggaran atau kejahatan yang menyangkut kendaraan yang bersangkutan serta dalam rangka perencanaan, perekayasaan, dan manajemen lalu lintas dan angkutan jalan.

²⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008, hal. 112.

- c. Memenuhi kebutuhan data lainnya dalam rangka perencanaan pembangunan nasional.

Sebagai tanda bukti pendaftaran diberikan bukti pendaftaran kendaraan bermotor (BPKB). Bukti pendaftaran kendaraan bermotor diberikan kepada pemilik yang namanya tertera di dalamnya dan merupakan tanda bukti yang bersangkutan bahwa kendaraan telah didaftarkan dan berfungsi sebagai bukti kepemilikan kendaraan bermotor. Selain diberikan BPKB, diberikan surat tanda nomor kendaraan bermotor (STNK) dan tanda nomor kendaraan bermotor bagi kendaraan bermotor sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.²⁹

Uji berkala diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan. Pengujian berkala tersebut meliputi kegiatan: a) pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor dan pengesahan hasil uji (Pasal 53). Pemeriksaan dan pengujian fisik mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan meliputi pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan. Pengujian terhadap persyaratan laik jalan angkutan umum sekurang-kurangnya meliputi:

- a. emisi gas buang Kendaraan Bermotor;
- b. tingkat kebisingan;
- c. kemampuan rem utama;
- d. kemampuan rem parkir;

²⁹ *Ibid.*, hal. 112.

- e. kincup roda depan;
- f. kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama;
- g. akurasi alat penunjuk kecepatan; dan
- h. kedalaman alur ban.

Agar memenuhi syarat laik jalan, setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib diuji. Pengujian tersebut meliputi uji tipe dan uji berkala. Uji tipe adalah pengujian terhadap tipe atau contoh produksi kendaraan bermotor untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebelum kendaraan bermotor tersebut disetujui diimpor atau diproduksi atau dirakit secara masal. Uji tipe dilakukan secara sampling terhadap satu dari seri produksi kendaraan bermotor yang tipenya telah disahkan dan disetujui. Uji berkala adalah pengujian untuk menjamin agar kendaraan bermotor selalu dalam kondisi memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan dalam satu periode tertentu, kendaraan yang dinyatakan lulus uji diberi tanda bukti.

3. Hak dan Kewajiban Perusahaan Angkutan Umum

Sebagaimana telah diatur dalam pasal 141 undang-undang no. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, bahwa setiap perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standart pelayanan minimal yang meliputi: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Pasal 214 dan 215 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dijelaskan tentang hak dan kewajiban perusahaan angkutan umum. Pasal 214 menjelaskan tentang:

- a. Perusahaan angkutan umum berhak memperoleh kemudahan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang ramah lingkungan.
- b. Perusahaan angkutan umum berhak memperoleh informasi mengenai kelestarian lingkungan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Sedangkan Pasal 215 perusahaan angkutan umum wajib:

- a. Melaksanakan program pembangunan lalu lintas dan angkutan jalan yang ramah lingkungan yang telah ditetapkan oleh pemerintah.
- b. Menyediakan sarana lalu lintas dan angkutan jalan yang ramah lingkungan.
- c. Memberi informasi yang jelas, benar, dan jujur mengenai kondisi jasa angkutan umum.
- d. Memberi penjelasan mengenai penggunaan, perbaikan, dan pemeliharaan sarana angkutan umum.
- e. Mematuhi baku mutu lingkungan hidup.

D. Tinjauan tentang Penegakan Hukum

1. Pengertian Penegakan Hukum

Hukum harus dilaksanakan dan ditegakan. Setiap orang mengharapkan dapat ditegakannya hukum dalam hal terjadi peristiwa yang konkrit. Bagaiman hukumnya itulah yang harus berlaku. Pada dasarnya tidak boleh menyimpang: *fiat justitia et pereat mundus* (meskipun dunia ini runtuh hukum harus ditegakan). Penegakan hukum dalam Bahasa Inggris disebut *law enforcement*, dalam Bahasa Belanda disebut *rechtshandhaving*. *Handhaving* menurut *Notitie Handhaving Milieurecht* adalah pengawasan dan penerapan

penggunaan instrumen administratif, kepidanaan atau keperdataan dicapailah penetaan ketentuan hukum dan peraturan berlaku umum dan individual.³⁰

Negara Indonesia adalah negara hukum (*recht staats*), maka setiap orang yang melakukan tindak pidana harus mempertanggungjawabkan perbuatannya melalui proses hukum. Penegakan hukum mengandung makna bahwa tindak pidana adalah suatu perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, di mana larangan tersebut disertai dengan ancaman. Penegakan hukum apabila dilihat dari suatu proses kebijakan maka penegakan hukum pada hakekatnya merupakan penegakan kebijakan melalui beberapa tahap, yaitu:

- a. Tahap formulasi, yaitu tahap penegakan hukum *in abstracto* oleh badan pembuat Undang-Undang. Tahap ini disebut tahap legislatif.
- b. Tahap aplikasi, yaitu tahap penerapan hukum pidana oleh aparat-aparat penegak hukum mulai dari kepolisian sampai pengadilan. Tahap kedua ini disebut tahap kebijakan yudikatif.
- c. Tahap eksekusi, yaitu tahap pelaksanaan hukum pidana secara kongkrit oleh aparat penegak hukum. Tahap ini dapat disebut tahap kebijakan eksekutif atau administratif.³¹

Penegakan hukum adalah kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah, pandangan-pandangan yang mantap mengenjauantahkannya dalam sikap dan tindakan sebagai serangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan kedamaian pergaulan hidup.

³⁰ Andi Hamzah, *Penegakan Hukum Lingkungan*, Jakarta: Sinar Grafika, 2005, hal. 48.

³¹ Teguh Prasetyo & Abdul Halim, *Politik Hukum Pidana*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, hal. 111.

Tegaknya hukum ditandai oleh beberapa faktor yang saling berkaitan erat yaitu hukum dan aturannya.³²

Berdasarkan pendapat tersebut di atas, maka dapat ditarik suatu pengertian bahwa hukum adalah hukum yang memuat peraturan-peraturan yang mengandung keharusan dan larangan terhadap pelanggarnya serta mengatur pelanggaran-pelanggaran terhadap kepentingan umum, perbuatan yang diancam hukuman yang merupakan suatu penderitaan atau siksaan. Dengan demikian, penegakan hukum merupakan suatu sistem yang menyangkut penyesuaian antara nilai dengan kaidah serta perilaku nyata manusia. Kaidah-kaidah tersebut kemudian menjadi pedoman atau patokan bagi perilaku atau tindakan yang dianggap pantas atau seharusnya. Perilaku atau sikap tindak itu bertujuan untuk menciptakan, memelihara, dan mempertahankan kedamaian dan ketertiban.

2. Faktor-Faktor yang Menghambat Penegakan Hukum

Penegakan hukum bukanlah semata-mata berarti hanya pada pelaksanaan perundang-undangan saja atau berupa keputusan-keputusan hakim. Masalah pokok yang melanda penegakan hukum yakni terdapat pada faktor-faktor yang mempengaruhinya secara langsung maupun tidak langsung. Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral sehingga dapat menyebabkan dampak positif maupun dampak negatif.

³² Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: Rajawali Press, 2010, hal. 3.

Masalah pokok penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi faktor-faktor tersebut. Faktor-faktor tersebut adalah faktor hukum itu sendiri (misalnya Undang-undang), faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum, faktor sarana dan aktifitas yang mendukung penegakan hukum, faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan, dan faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia didalam pergaulan hidup.³³

Dilihat dari segi faktor penegakan hukum itu menjadikan agar suatu kaidah hukum benar-benar berfungsi. Berikut penjelasan faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum menurut Soerjono Soekanto faktor-faktornya adalah:

a. Faktor hukumnya sendiri atau peraturan itu sendiri

Dapat dilihat dari adanya peraturan undang-undang, yang dibuat oleh pemerintah dengan mengharapkan dampak positif yang akan didapatkan dari penegakan hukum. Dijalankan berdasarkan peraturan undang-undang tersebut, sehingga mencapai tujuan yang efektif. Di dalam undang-undang itu sendiri masih terdapat permasalahan-permasalahan yang dapat menghambat penegakan hukum, yakni:

³³ *Ibid.*, hal. 8.

- 1) Tidak diikuti asas-asas berlakunya undang-undang.
- 2) Belum adanya peraturan-pelaksanaan yang sangat dibutuhkan untuk menerapkan undang-undang.
- 3) Ketidakjelasan arti kata-kata di dalam undang-undang mengakibatkan kesimpangsiuran di dalam penafsiran serta penerapannya.

b. Faktor penegak hukum

Pihak-pihak yang membentuk dan menerapkan hukum, istilah penegakan hukum mencakup mereka yang secara langsung maupun tidak langsung berkecimpung dibidang penegakan hukum, seperti: dibidang kehakiman, kejaksaan, kepolisian, kepengacaraan dan permasyarakatan. Penegak hukum merupakan golongan panutan dalam masyarakat, yang sudah seharusnya mempunyai kemampuan-kemampuan tertentu guna menampung aspirasi masyarakat. Penegak hukum harus peka terhadap masalah-masalah yang terjadi di sekitarnya dengan dilandasi suatu kesadaran bahwa persoalan tersebut ada hubungannya dengan penegakan hukum itu sendiri.

c. Faktor Sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum

Kepastian penanganan suatu perkara senantiasa tergantung pada masukan sumber daya yang diberikan di dalam program-program pencegahan dan pemberantasan pelanggaran. Didalam pencegahan dan penanganan pelanggaran yang terjadi melalui alat komunikasi, maka diperlukan yang namanya teknologi deteksi pelanggaran guna memberi kepastian dan kecepatan dalam penanganan pelaku yang melanggar. Tidak

mungkin penegakan hukum akan berjalan dengan lancar tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu yang ikut mendukung dalam pelaksanaannya.

Maka menurut Purbacaraka dan Soerjono Soekanto, sebaiknya untuk melengkapi sarana dan fasilitas dalam penegakan hukum perlu dianut jalan pikiran sebagai berikut:

- 1) Yang tidak ada, harus diadakan dengan yang baru
- 2) Yang rusak atau salah, harus diperbaiki atau dibetulkan.
- 3) Yang kurang, harus ditambah
- 4) Yang macet harus dilancarkan
- 5) Yang mundur atau merosot, harus dimajukan dan ditingkatkan.

d. Faktor Masyarakat

Faktor lingkungan dimana hukum tersebut berlaku dan diterapkan. Penegakan hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat itu sendiri. Secara langsung masyarakat dapat mempengaruhi penegakan hukum. Hal ini dapat dilihat dari pendapat masyarakat mengenai hukum. Maka muncul kecendrungan yang besar pada masyarakat untuk mengartikan hukum sebagai petugas, dalam hal ini adalah penegak hukumnya sendiri. Ada pula dalam golongan masyarakat tertentu yang mengartikan hukum sebagai tata hukum atau hukum positif tertulis.

Pada setiap usaha dalam rangka penegakan hukum, tidak semuanya diterima masyarakat sebagai sikap tindak yang baik, ada kalanya ketaatan terhadap hukum yang dilakukan dengan hanya mengetengahkan sanksi-

sanksi negatif yang berwujud hukuman atau penjatuhan pidana apabila dilanggar. Hal itu hanya menimbulkan ketakutan masyarakat terhadap para penegak hukum semata atau petugasnya saja.

Faktor-faktor yang memungkinkan mendekatnya penegak hukum pada pola isolasi adalah:

- 1) Pengalaman dari warga masyarakat yang pernah berhubungan dengan penegak hukum dan merasakan adanya suatu intervensi terhadap kepentingan-kepentingan pribadinya yang dianggap sebagai gangguan terhadap ketentraman (pribadi).
- 2) Peristiwa-peristiwa yang terjadi yang melibatkan penegak hukum dalam tindakan kekerasan dan paksaan yang menimbulkan rasa takut.
- 3) Pada masyarakat yang mempunyai taraf stigmatisasi yang relatif tinggi atau cap yang negatif pada warga masyarakat yang pernah berhubungan dengan penegak hukum.
- 4) Adanya haluan tertentu dari atasan penegak hukum agar membatasi hubungan dengan warga masyarakat, oleh karena ada golongan tertentu yang diduga akan dapat memberikan pengaruh buruk kepada penegak hukum.³⁴

e. Faktor Kebudayaan

Kebudayaan sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup. Kebudayaan atau sistem hukum pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang

³⁴ *Ibid.*, hal. 70.

berlaku bagi pelaksana hukum maupun pencari keadilan. Nilai-nilai yang merupakan konsepsi-konsepsi abstrak mengenai apa yang dianggap baik seharusnya diikuti dan apa yang dianggap buruk seharusnya dihindari. Mengenai faktor kebudayaan terdapat pasangan nilai-nilai yang berpengaruh dalam hukum, yakni:

- 1) Nilai ketertiban dan nilai ketentraman
- 2) Nilai jasmaniah dan nilai rohaniah (keakhlakan)
- 3) Nilai konservatisme dan nilai inovatisme.

Kelima faktor-faktor tersebut mempunyai pengaruh terhadap penegakan hukum, baik pengaruh positif maupun pengaruh yang bersifat negatif. Dalam hal ini faktor penegak hukum bersifat sentral. Hal ini disebabkan karena undang-undang yang disusun oleh penegak hukum, penerapannya dilaksanakan oleh penegak hukum itu sendiri dan penegak hukum dianggap sebagai golongan panutan hukum oleh masyarakat luas. Kelima faktor tersebut saling berkaitan dengan erat, oleh karena merupakan esensi dari penegakan hukum, juga merupakan tolak ukur dari pada efektifitas penegakan hukum. Unsur-unsur yang terkait dalam menegakkan hukum sebaiknya harus diperhatikan, kalau dalam menegakkan hukum hanya diperhatikan kepastian hukum saja, maka unsur-unsur lainnya dikorbankan. Demikian pula kalau yang diperhatikan hanyalah kemanfaatan, maka kepastian hukum dan keadilan dikorbankan dan begitu selanjutnya.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan Umum di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes

Pelaksanaan uji kendaraan dimaksudkan untuk memberi perlindungan pemilik kendaraan angkutan umum, selain itu pelaksanaan uji kendaraan juga menghendaki agar perusahaan yang bergerak di bidang transportasi dapat menjalankan usahanya secara aman dan nyaman. Dalam hal ini uji kelaikan kendaraan angkutan umum merupakan upaya mewujudkan pemberian perlindungan kepada dunia usaha dibidang transportasi, serta perlindungan kepada anggota masyarakat pengguna jalan raya dan angkutan umum.

Adanya aturan hukum wajib uji kelaikan kendaraan angkutan umum memudahkan pemerintah secara seksama untuk mengetahui perkembangan kendaraan angkutan umum secara menyeluruh. Sehingga memudahkan dalam penyusunan dan penataan kebijaksanaan pemerintah dalam memberikan bimbingan, pembinaan dan pengawasan serta menciptakan iklim usaha angkutan yang sehat dan tertib dan memberikan perlindungan kepada pengguna jalan raya.

Berkenaan dengan hal tersebut di atas menunjukkan bahwa pendaftaran uji kendaraan angkutan umum merupakan kebijaksanaan pemerintah untuk mengatur, menata, dan menertibkan angkutan umum

sebagai salah satu angkutan yang harus mendapatkan hasil pemeriksaan untuk beroperasi di jalan raya dan sebagai suatu usaha pemerintah untuk memberikan perlindungan kepada dunia usaha di bidang transformasi dan memudahkan penyusunan dan penataan kebijakan pemerintah dalam rangka memberikan bimbingan, pembinaan dan pengawasan serta menciptakan iklim usaha angkutan yang sehat dan tertib.

Efektif atau tidaknya implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kelaikan kendaraan angkutan umum, penulis berpedoman pada asas dan tujuan yang hendak dicapai dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu dengan memperhatikan: asas transparan, asas akuntabel, asas berkelanjutan, asas partisipatif, asas bermanfaat, asas efisien dan efektif, asas seimbang, asas terpadu, dan asas mandiri.

Konsep tujuan dari suatu undang-undang berkaitan erat dengan dalam penilaian berpengaruh atau tidaknya aturan undang-undang itu sendiri terhadap tingkat pelanggaran yang diaturnya, sehingga penerapan sanksi kelaikan kendaraan bermotor di Kabupaten Donggala harus sejalan dengan tujuan yang hendak dicapai Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu:

- a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum,

memperkokuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;

- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan Umum di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes dilakukan melalui sosialisasi adalah suatu proses pendekatan pada masyarakat terutama pengemudi kendaraan bermotor khususnya angkutan umum dalam rangka mengenalkan pentingnya setiap kendaraan yang telah dioperasikan untuk melakukan uji KIR setiap 6 bulan sekali. Pentingnya setiap awak angkutan umum untuk melakukan tes Uji Laik Jalan pada kendaraannya adalah untuk menjamin keselamatan para penumpang secara umum maupun keselamatanya sendiri. Bentuk sosialisasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan meliputi 2 (dua) tahap yaitu melalui pembinaan dan himbauan. Pembinaan dilakukan secara langsung oleh petugas Dishub dengan pemilik kendaraan sedangkan himbauan hanya dilakukan melalui spanduk dan pamflet yang dipasang di ruas-ruas jalan dan terminal.

Melalui kegiatan-kegiatan tersebut sosialisasi uji laik jalan dapat dilaksanakan oleh petugas Dinas Perhubungan. Sosialisasi dilaksanakan secara spontan pada saat para pemilik kendaraan melakukan KIR terhadap kendaraannya sehingga tidak ada jadwal terperinci karena biasanya pemilik kendaraan dalam melakukan uji KIR datang secara bergiliran tidak serempak maka dari itu sosialisasi hanya bisa dilakukan secara spontan.

Menurut Pasal 49 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengatur bahwa kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di Jalan wajib dilakukan pengujian. Pengujian tersebut meliputi: uji tipe dan uji berkala. Uji tipe dilakukan bagi setiap Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe.

Uji tipe terdiri atas pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap dan penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi tipenya. Uji tipe tersebut dilaksanakan oleh unit pelaksana uji tipe Pemerintah. Ketentuan lebih lanjut mengenai uji tipe dan unit pelaksana diatur dengan peraturan pemerintah.

Dinas Perhubungan Kabupaten Brebes dalam mengadakan sosialisasi pada tahap Pembinaan dilakukan oleh Bagian Pengujian Laik Jalan. Pada umumnya dilakukan pada saat melakukan Pengujian Berkala untuk yang pertama kali pada kendaraan angkutan umum. Pada tahap Pembinaan pihak Dinas Perhubungan memberikan arahan pentingnya setiap kendaraan bermotor, khususnya kendaraan angkutan umum, melakukan Tes Uji Laik Jalan atau yang biasa disebut dengan Uji Kir atau Uji Berkala pada

kendaraannya setiap 6 Bulan sekali di Dinas Perhubungan pada Bagian Pengujian Laik Jalan.

Pasal 53 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur uji berkala diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan. Pengujian berkala meliputi kegiatan: pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor dan pengesahan hasil uji. Pengujian persyaratan teknis meliputi: susunan, perlengkapan, ukuran, karoseri, dan rancangan teknis Kendaraan Bermotor sesuai dengan peruntukannya. Pengujian terhadap persyaratan laik jalan sekurang-kurangnya meliputi:

- a. emisi gas buang Kendaraan Bermotor;
- b. tingkat kebisingan;
- c. kemampuan rem utama;
- d. kemampuan rem parkir;
- e. kincup roda depan;
- f. kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama;
- g. akurasi alat penunjuk kecepatan; dan
- h. kedalaman alur ban (Pasal 54 ayat (3)).

Selain untuk menjamin keselamatan para penumpang secara umum, tes uji laik jalan juga penting untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan perlengkapan dan peralatan kendaraan angkutan umum yang tidak dalam kondisi laik untuk beroperasi. Misalnya kondisi rem yang tidak stabil, klakson mati, lampu penerang tidak menyala, tidak ada sabuk pengaman, alat

ukur kecepatan atau speedometer mati sehingga sopir angkutan tidak bisa mengontrol batas kecepatan pada saat mengendarakan angkutannya. Hal dapat berbahaya bagi pengemudi maupun penumpangnya apabila tidak dilakukan perbaikan pada mesin-mesin yang kondisinya tidak baik.

Banyaknya kasus manakala terjadinya kecelakaan lalu lintas tidak dapat dihindari oleh pengemudinya maka akan berakibat fatal. Fungsi perlengkapan seperti itu sangat penting untuk diperhatikan kondisi dan kestabilannya. Tujuannya untuk mengendalikan kendaraan agar dapat terkontrol sesuai dengan fungsinya. Hal ini untuk menghindari terjadinya kecelakaan seperti yang terjadi pada kecelakaan beruntun di Jalan Brebes-Purwokerto, Desa Paguyangan, Kecamatan Paguyangan Kabupaten Brebes, Jawa Tengah pada hari Selasa, 3 Maret 2020. Kecelakaan tersebut melibatkan sedikitnya tujuh kendaraan itu menewaskan tiga orang dan empat orang lainnya mengalami luka ringan. Kejadian berawal saat truk gandeng bernopol G-1830-FR yang dikemudikan Tofikurahman melaju dari arah selatan ke utara dengan kecepatan sedang. Sesampainya di turunan pertigaan flyover Kretek diduga awal mengalami kondisi rem blong.

Kecelakaan Truk yang mengalami rem blong tersebut kemudian melaju ke arah utara dan menabrak pagar tembok SMK Amalia yang berada di sebelah barat jalan atau sisi kiri. Hal itu mengakibatkan kepala truk dan gandengan muatannya terpisah. Kepala truk tersebut oleng ke kanan dan menabrak empat orang dan satu sepeda motor bernomor polisi B-4740-IF. Setelah menabrak satu kendaraan, truk tetap melaju dan masuk ke dalam

sungai di sebelah timur jalan atau sisi kanan jalan. Sementara itu, gandengan masih tetap melaju dan menabrak sedan Corola D-1820-FK yang sedang parkir di bengkel. Saat itu gandengan masih tetap melaju menabrak sepeda motor Honda Beat G-4215-ZU yang berada di depannya (Kompas.com).³⁵

Mengingat kecelakaan tersebut, dapat dipahami begitu pentingnya uji laik jalan kendaraan angkutan umum, dimana kendaraan angkutan umum tidak hanya berawak supir dan kondektur tetapi juga terdapat banyak penumpang di dalamnya. Jumlah kendaraan angkutan umum di Kabupaten Brebes tiap tahunnya mengalami peningkatan yang sangat pesat, dengan peningkatan jumlah dan usia tiap tahunnya secara otomatis jumlah pelanggaran kelaikan kendaraan angkutan umum di Kabupaten Brebes mengalami peningkatan.

Sebagai contoh saat Dinas Perhubungan Kabupaten Brebes melakukan uji laik jalan bus yang menjadi angkutan lebaran tahun 2019, dari pengecekan yang dilakukan ditemukan 14 bus tak laik jalan dari 19 bus yang diperiksa Dishub Brebes. Uji laik jalan tersebut digelar di Terminal Tanjung, garasi bus PO Dedy Jaya, PO Dewi Sri, PO Sinar Jaya dan PO Putri Jaya. Dishub bekerja sama dengan Satlantas Polres Brebes dan Badan Narkotika Kabupaten (BNK), dalam uji laik jalan tersebut pelanggaran yang umum terjadi yaitu pelanggaran kelengkapan administrasi, yaitu kartu pengendali yang belum diperpanjang atau kadaluarsa. Bagi bus yang tidak laik jalan diwajibkan segera melengkapi persyaratan dan untuk sementara tidak boleh beroperasi.

³⁵ Tresno Setiadi, *Truk Rem Blong Sebabkan Kecelakaan Beruntun di Brebes 3 Orang Tewas*. Online: <https://regional.kompas.com>, diakses tanggal 21 April 2020, pukul 19.00 Wib.

Terkait dengan kelayakan mesin dan aspek penting lainnya dari data hasil pengecekan tidak ditemukan adanya pelanggaran. Pengecekan kendaraan umum tersebut dilakukan dalam upaya menjamin keselamatan berlalu lintas. Salah satu upaya melakukan pengecekan kelaikan jalan meliputi bus, dan juga sopir serta kondektur. Dari hasil uji laik jalan yang dilakukan, sejumlah bus diketahui tidak memenuhi aturan laik jalan hanya karena pelanggaran yang sifatnya administratif. Bus tersebut kemudian diberi sanksi sesuai aspek pelanggarannya. Sedangkan yang laik jalan, kemudian dipasang stiker di badan bus bahwa kendaraan tersebut layak. Ada tiga aspek yang diperiksa dalam uji laik jalan tersebut.

Aspek pertama, yaitu administrasi yang meliputi surat surat kendaraan, KIR, kartu pengawas trayek dan lainnya. Jika ada bus yang tidak lengkap, penindakan dilakukan oleh Satlantas Polres Brebes. *Aspek kedua* yaitu, fungsi utama bus meliputi lampu sorot depan, lampu sein, lampu rem, fungsi rem, dan kondisi ban. Jika ditemukan ada yang tidak berfungsi, maka bus dilarang beroperasi sebelum diperbaiki. Sedangkan *aspek ketiga* yaitu teknis penunjang yang meliputi viper kaca, pintu darurat, pemukul kaca, dan lainnya. Untuk aspek ini, Dishub juga hanya memberi peringatan agar diperbaiki. Selain ketiga aspek tersebut, Dinas Perhubungan Kabupaten Brebes juga menggandeng BNK untuk melakukan tes urine sopir dan kondektur, untuk memastikan bebas mengkonsumsi narkoba untuk memastikan keselamatan penumpang.

Balai UPT Uji KIR atau yang lebih dikenal sebagai balai unit pelayanan teknis uji kendaraan bermotor atau yang disingkat PBKB Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor adalah instansi pemerintahan yang kedudukannya di bawah oleh Dinas Perhubungan yang menaungi tentang pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor baik itu kendaraan pengangkut barang, kereta gandengan, maupun angkutan umum pengangkut orang. Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan juga Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, khusus dalam menjalankan pelayanan pengujian kendaraan bermotor oleh Dinas Perhubungan merupakan langkah preventif.

Dinas Perhubungan Kabupaten Brebes menempatkan transportasi dan informasi sebagai bagian dari kebutuhan masyarakat yang tidak dapat ditawar lagi. Kesadaran masyarakat terhadap hak dan kewajibannya untuk memperoleh berbagai jenis pelayanan, termasuk bidang transportasi, informasi dan komunikasi merupakan tantangan dan tanggung jawab yang besar bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Brebes berusaha menciptakan keterbukaan dan kemudahan bidang transportasi serta kemudahan mengakses informasi melalui media yang ada, pada transportasi zaman ini produsen lebih mengutamakan pelayanan jasa dan barang kepada konsumennya, tetapi untuk mendapatkan konsumen mereka harus memiliki perijinan untuk layak berada di jalan raya .

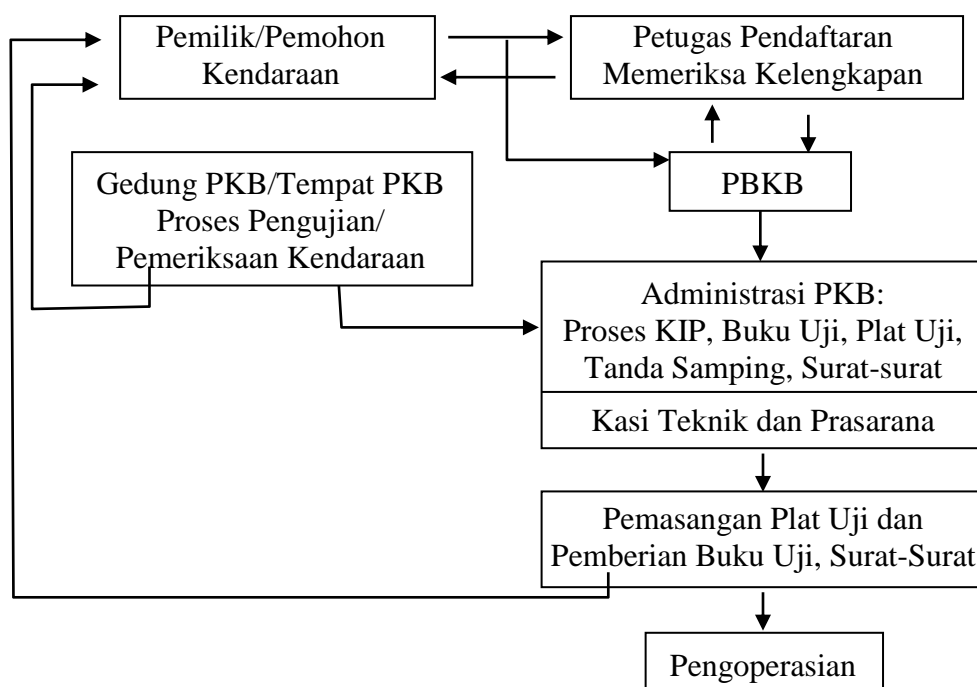
Pelayanan pengujian kendaraan bermotor merupakan pemeriksaan pada kondisi kendaraan yang dilakukan oleh penguji apakah kendaraan tersebut memenuhi persyaratan laik jalan atau tidak, termasuk kelengkapan

surat-surat kendaraan bermotor yang merupakan kewenangan dari Perhubungan. Dari pemeriksaan kondisi fisik kendaraan tersebut, maka sangat dibutuhkan pelayanan dalam kelancaran pengujian kendaraan bermotor itu sendiri. Tujuan penyelenggaraan pelayanan pengujian berkala kendaraan bermotor (PBKB) yang dilaksanakan di Balai UPT Uji KIR bertujuan untuk memberikan kepastian bahwa kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan telah memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta tidak mencemari lingkungan, agar dapat terciptanya transportasi darat yang sesuai dengan kelayakan untuk berada di jalan dan juga agar pelanggan transportasi darat merasa aman, nyaman, cepat/lancar, dan tertib/teratur agar mereka lebih percaya pada sarana transportasi yang digunakan.

Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa bagi mobilitas orang maupun barang keseluruh wilayah. Selain itu transportasi berperan sebagai pendukung, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan dan hasilnya. Pelayanan pengujian kendaraan bermotor merupakan permasalahan yang penting yang ada pada Dinas Perhubungan Kabupaten Brebes dalam menangani secara efektif dan sesuai dengan undang-undang yang mengatur tentang pengujian berkala kendaraan, karena inti dari penyelenggaraan pemerintahan daerah ialah bagaimana memberikan pelayanan yang baik sehingga penerimaan pendapatan asli daerah berjalan lancar serta kepentingan masyarakat pengguna kendaraan bermotor dapat terpenuhi. Efektifitas pelayanan menjadi harapan pemerintah dan masyarakat

pengguna jasa pengujian kendaraan bermotor agar tujuan dari pelaksanaan pelayanan tersebut dapat memberikan pelayanan pengujian kendaraan bermotor yang terbaik kepada masyarakat pengguna jasa pengujian kendaraan bermotor serta penerimaan pemerintah dari pengujian kendaraan bermotor tersebut bisa masuk dalam pajak penerimaan daerah dapat terwujud.

Keberhasilan dalam pelaksanaan hukum adalah bahwa hukum yang dibuat itu telah tercapai maksudnya. Maksud dari norma hukum adalah mengatur kepentingan manusia. Apabila norma hukum itu ditaati dan dilaksanakan oleh masyarakat maupun penegak hukum maka pelaksanaan hukum itu dikatakan efektif dalam implementasinya. Hal ini, dapat dilihat dalam masyarakat dalam melaksanakan aturan hukum tersebut. Adapun tata cara ataupun proses pengujian kendaraan bermotor, sebagai berikut:



Gambar 2.
Tata Cara (Proses Pengujian Kendaraan Bermotor)

Keterangan:

1. Pemohon datang diloket pendaftaran mengisi surat permohonan/SKRD.
(di sini ditetapkan berapa besarnya retribusi yang harus dibayarkan dan dibuatkan formulir pemeriksaan).
2. Petugas pendaftaran menerima pendaftaran dan memeriksa kelengkapan persyaratan dan menetapkan besarnya retribusi dalam SKRD, kemudian diserahkan kepada pemohon berikut Formulir Laporan Hasil Pemeriksaan Kendaraan (FLHPK).
3. Pemohon membayar retribusi sesuai SKRD ke PBKP.
4. Pemohon membawa dan menyerahkan kendaraan kepada petugas PKB ditempat pengujian berikut Formulir Laporan Hasil Pemeriksaan kendaraan (FLHPK).
5. Petugas PKB melaksanakan pengujian dan pemeriksaan dan menuangkan hasilnya kedalam Formulir Laporan Hasil Pemeriksaan kendaraan (FLHPK). Pengujian tersebut meliputi:
 - a. Emisi gas buang, diukur kandungan gasnya/kandungan polutannya dan ketebalan asapnya diperiksa. Untuk bahan bakar solar (mesin diesel) menggunakan alat *diesel smoke tester*. Untuk bahan bakar bensin menggunakan alat *emission analyser tester*.
 - b. Bagian bawah kendaraan: pemeriksaan bagian bawah kendaraan termasuk bagian kemudi, dimensi kendaraan melebihi ukuran atau tidak, termasuk kaca-kaca dan jumlah tempat duduk (untuk kendaraan jenis bus).
 - c. Kebisingan suara, meliputi pemeriksaan mesin-mesin kendaraan.
 - d. Efisiensi sistem rem utama dan efisiensi sistem rem parker, pemeriksaan kekuatan rem, merupakan prinsip utama dalam pemeriksaan (menggunakan alat *brake tester*).
 - e. Kincup roda depan, pemeriksaan kemiringan roda dengan alat *slide slip tester* (-5 mm/m s/d +5 mm per menit), diukur tanpa beban dengan kecepatan tidak melebihi 5 km/jam.
 - f. Suara klakson, pemeriksaan kekuatan klakson dengan alat *sound level meter* (90 dB s/d 118 dB), diukur pada tempat yang tidak memantulkan suara pada jarak 2 m di depan kendaraan.
 - g. Daya pancar dan arah sinar lampu utama, merupakan prinsip utama dalam pengujian kendaraan bermotor. Pemeriksaan lampu termasuk kemiringan dan kekuatan pancar lampu dengan menggunakan alat *Head Light Tester*.
 - h. Radius putar, maksimum 12 m, diukur pada kondisi tanpa beandengan kecepatan rendah pada permukaan yang keras bidang datar.
 - i. Akurasi alat penunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban: Yang dilihat penyimpangan daripada speedometer dengan cara roda diputar untuk melihat kecepatan di speedometer dan untuk melihat selisih. Pemeriksaan ini menggunakan alat Speedometer Tester.
 - j. Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan, merupakan penimbangan kendaraan untuk menentukan daya angkut dari kendaraan tersebut, dengan menggunakan alat *axie load*.

- k. Pemeriksaan fisik dan kelengkapan kendaraan, pemeriksaan semua bagian bawah kendaraan termasuk bagian kemudi, termasuk dimensi kendaraan melebihi ukuran atau tidak, kaca-kaca, jumlah tempat duduk (kalau kendaraan jenis bus).
6. Pemohon menyerahkan Formulir Laporan Hasil Pemeriksaan kendaraan (FLHPK) ke bagian administrasi PKB untuk di proses penerbitan dan pengeluaran buku uji dan tanda lulus uji.
7. Petugas PKB menyerahkan kembali kendaraan kepada pemilik atau pemohon dan ditentukan kendaraan lulus atau tidak.
8. Bagi kendaraan yang dinyatakan lulus uji pemohon diminta untuk menyerahkan bend. 26 kepada bagian administrasi PKB untuk mendapatkan buku uji dan tanda lulus uji.
9. Bagi kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan dan dinyatakan tidak lulus uji diberitahukan secara tertulis tentang bagian-bagian kendaraan yang wajib diperbaiki, waktu dan tempat dilakukan pengujian ulang.
10. Kendaraan yang telah memenuhi persyaratan laik jalan boleh dioperasikan.

Layak atau tidaknya kendaraan bermotor dapat diketahui ketika kendaraan tersebut melakukan pengujian kelayakan kendaraan, kendaraan akan diuji oleh petugas uji secara detail dan ketat untuk bisa dikatakan layak jalan. Di dalam pengujian kendaraan ini kendaraan khususnya angkutan umum akan diujikan dengan melalui beberapa tahap sehingga keefektifan dalam pengujian kendaraan benar-benar efektif dan sesuai perspektif undang-undang. Berikut ini adalah proses pengujian kendaraan:

1. *Pit Lift (Axle Play Detector)*, alat ini berfungsi untuk memeriksa secara manual bagian-bagian dari *suspense* roda depan seperti: *bearing*, *silent block*, *tierod*, *ball joint* dan lain-lain. Kondisi ban sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Pasal 73 adalah untuk kedalaman alur ban tidak boleh kurang dari 1 (satu) millimeter.
2. *Head Light Tester*, *Sound Level Tester*, *Auto Light*, alat untuk mengukur penyimpangan arah sinar dan kekuatan pancar lampu utama jauh

kendaraan. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Pasal 70 menyebutkan bahwa daya pancar lampu utama lebih dari atau sama dengan 12.000 (dua belas ribu) candela dan arah sinar lampu utama tidak lebih dari $0^{\circ} 34'$ (nol derajat tiga puluh empat menit) ke kanan dan $1^{\circ} 09'$ (satu derajat nol sembilan menit) ke kiri dengan pemasangan lampu dalam posisi yang tidak melebihi 1,3% (persen) dari selisih antara ketinggian arah sinar lampu pada saat tanpa muatan dan pada saat bermuatan.

Sound Level Tester adalah alat untuk kekuatan bunyi klakson kendaraan. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 55 tahun 2012 tentang Kendaraan Pasal 69 adalah suara klakson sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64 ayat (2) huruf f paling rendah 83 (delapan puluh tiga) desibel atau dB (A) dan paling tinggi 118 (seratus delapan belas) desibel atau dB (A).

Kaca Film (*Auto Light*) adalah alat untuk mengukur tingkat kegelapan kaca film (*Film Conting*) pada kendaraan. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Pasal 58 ayat (4) bahwa Kaca harus memenuhi persyaratan: tahan goresan, bening dan tidak mudah pudar, tidak membahayakan apabila kaca pecah, dan tidak mengganggu penglihatan pengemudi. Kemudian sesuai dengan Pasal 58 ayat (5) dan Keputusan Menteri Perhubungan Darat No.439/U/Phb-76 menyebutkan tingkat kegelapan yang diijinkan $< 70\%$.

3. *Side Slide Tester*, digunakan untuk mengukur sikap atau posisi kedua roda depan (*Toe-In-Toe-Out*) yang dapat menyebabkan penyimpangan arah kendaraan. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Pasal 68 adalah kincup roda depan dengan batas toleransi lebih kurang 5 (lima) milimeter per meter (mm/m).
4. *Brake Tester*, adalah alat untuk mengetahui hasil pengukuran gaya pengereman dengan perlambatan paling sedikit 5 m/detik. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Pasal 67 menyebutkan:
 - a. Efisiensi Rem Utama minimal 50% dari berat sumbu.
 - b. Efisiensi Rem Parkir minimal 20% dari berat kendaraan.
 - c. Perbedaan rem roda kiri dan rem roda kanan dalam suatu sumbu maksimal 8%.
5. *Diesel Smoke Tester, Emission Analyzer Tester*. *Diesel smoke tester* adalah alat untuk mengukur ketebalan asap gas buang kendaraan bermotor yang menggunakan bahan bakar solar. Sesuai dengan Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 5 Tahun 2006 tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Lama yaitu maksimal 70%. *Emission analyzer tester* adalah alat untuk mengukur emisi gas buang yang dihasilkan asap kendaraan bermotor bahan bakar bensin dengan partikel yang diukur Hidrokarbon (HC) dan Karbonmonoksida (CO). Sesuai dengan Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 5 Tahun 2006 Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Lama

menyebutkan kendaraan dengan tahun pembuatan < 2007, CO: 4,5% dan HC: 1.200 PPM. Sedangkan kendaraan dengan tahun pembuatan > 2007, CO: 1,5% dan HC: 200 PPM.

6. *Speedometer Tester*, adalah alat yang dipergunakan untuk menguji ketepatan penunjukan speedometer kendaraan. Ambang Batas sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Pasal 72 bahwa akurasi alat penunjuk kecepatan sebagaimana dimaksud dalam diukur menggunakan alat pengukur kecepatan pada kecepatan tertentu yang memberikan hasil pengukuran yang sama antara alat uji dengan alat penunjuk kecepatan. Dalam hal hasil pengukuran tersebut tidak sama dengan alat penunjuk kecepatan dapat diberikan batas toleransi. Batas toleransi penyimpangan alat petunjuk kecepatan (*Speedometer*) pada kendaraan bermotor sebesar (-) 10% sampai (+) 15%. Contoh pada kecepatan 40 km/jam petunjuk kecepatan pada kendaraan bermotor jarum akan menunjuk antara 36/km per jam sampai dengan 46 km/jam.

Keefektifan pengujian kendaraan berkala pihak UPT bertanggung jawab dalam hal pengawasan terhadap suatu kendaraan yang akan mengikuti pengujian berkala, dalam masa proses pengujian pihak UPT memeriksa kondisi daripada kendaraan tersebut yang meliputi dan mencakup semua proses pengujian dimulai dari pendaftaran administrasi hingga dalam proses lainnya suatu kendaraan yang diujikan, petugas penguji kendaraan bermotor dari pihak UPT memeriksa kaca film, lampu pancar, daya system rem, daya mesin penggerak untuk membawa beban, system rem, kincup roda depan dan

lain-lain, hal itu semua diperiksa secara menyeluruh dan tentunya sesuai dengan apa yang diatur di dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan juga Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

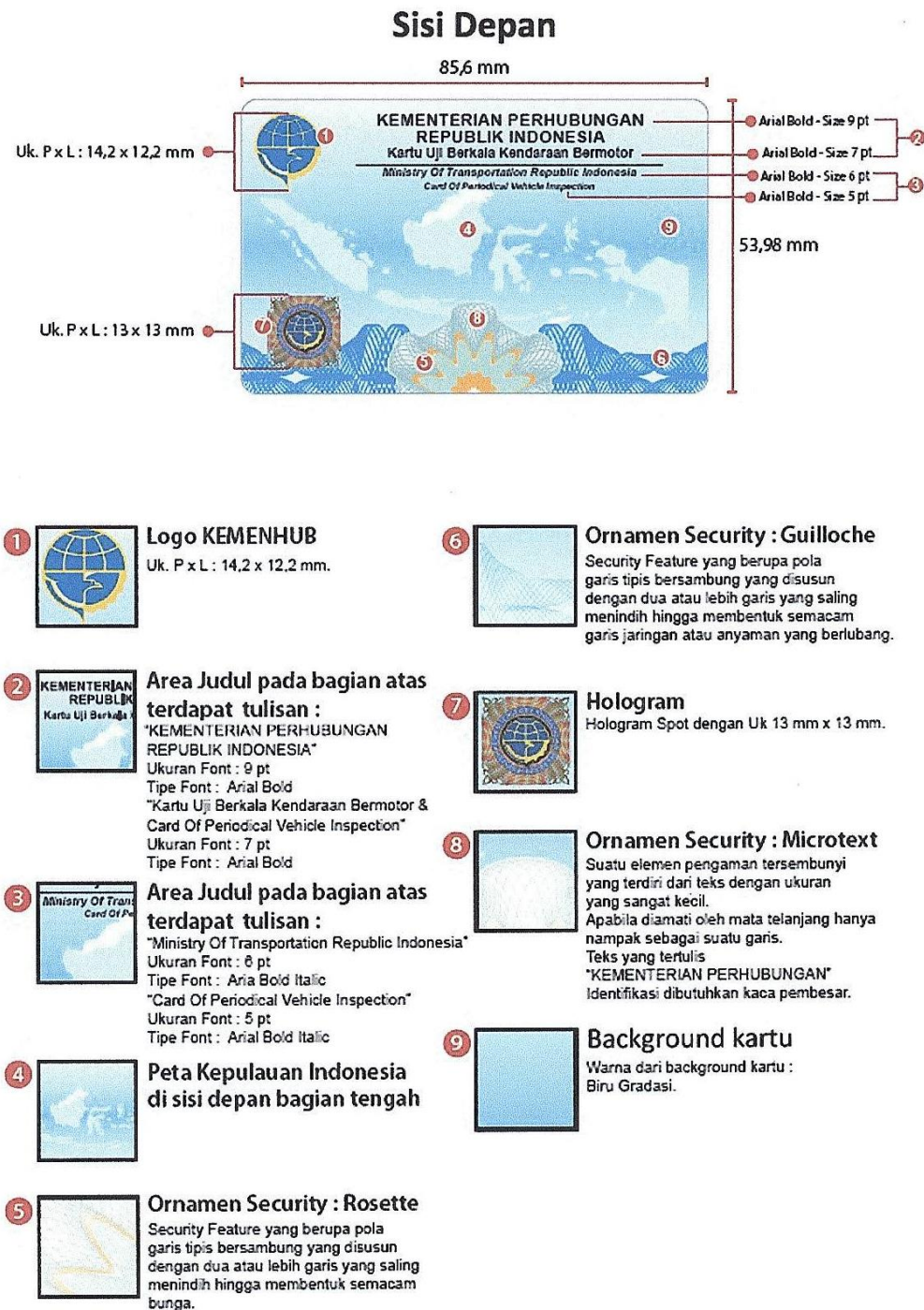
Syarat agar peraturan dapat berjalan dengan efektif adalah dengan melihat undang-undangnya yang berlaku di masyarakat, adanya pelaksanaan hukum, kondisi sosio ekonomi masyarakat, undang-undang yang dibuat harus dirancang dengan baik dan substansinya yang meliputi isi dari peraturan tersebut harus bersifat melarang, mengandung sanksinya, mengandung moralitas. Jika dilihat dari sudut pandang hirarki perundang-undangan tanggung jawab pihak UPT pengujian kendaraan bermotor tepatnya di dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki dua unsur kesesuaian, substansi antara tanggung jawab sebagai penguji kendaraan dengan kesesuaian aturannya tersebut merupakan substansi yang saling berkaitan antara tujuan dan tanggung jawab dengan aturannya yang terdapat di dalam Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.

Berdasarkan uraian hasil penelitian dan pembahasan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan uji laik jalan kendaraan angkutan umum di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes sudah sesuai dengan implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan ketentuan Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan. Dengan demikian pelaksanaan uji laik kendaraan

angkutan umum di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes sudah sesuai dengan ketentuan Pasal 54 ayat (3) yaitu pengujian terhadap persyaratan laik jalan untuk kendaraan angkutan umum (mobil penumpang umum dan mobil bus) sekurang-kurangnya meliputi: emisi gas buang kendaraan bermotor, tingkat kebisingan, kemampuan rem utama, kemampuan rem parkir, kincup roda depan, kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama, akurasi alat petunjuk kecepatan, dan kedalaman alur ban.

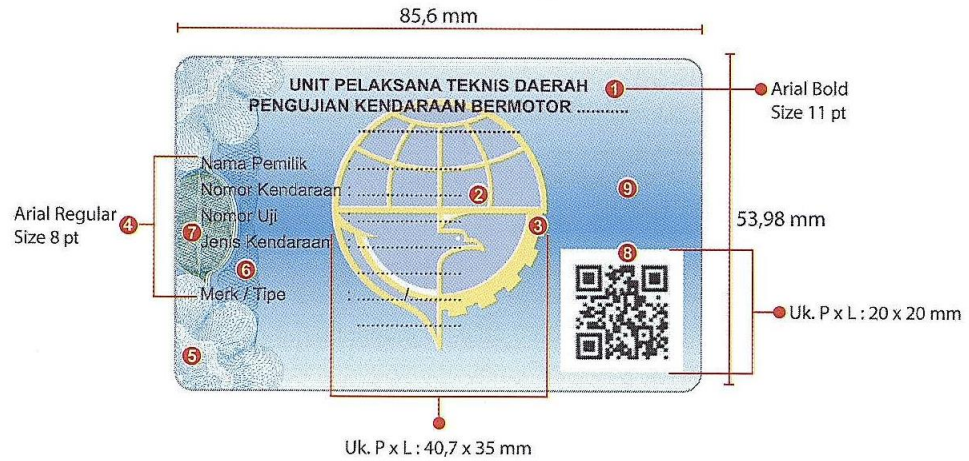
Untuk memudahkan pelayanan kepada masyarakat yang melakukan uji kelayakan kendaraan atau KIR, Dinas Perhubungan (Dishub) Kabupaten Brebes menerapkan sistem *smart card* (kartu pintar). Kartu tersebut memiliki memori terpadu mikroprosesor yang telah dipendam. Berisikan data kendaraan yang lulus uji. *Smart Card* mulai diberlakukan pada Kamis, 2 Januari 2020. Mulai 2020 uji KIR kendaraan sudah mulai menggunakan *smart card*, pemberlakuan *smart card* sebagai pengganti buku uji merupakan kebijakan nasional melalui program Kementerian Perhubungan Darat (Hubdar). Tujuan utamanya, untuk menghindari terjadinya kecurangan dalam melakukan uji KIR.³⁶ Berikut contoh tampilan *Smart Card* yang diluncurkan Dinas Perhubungan (Dishub) Kabupaten Brebes:

³⁶ Wawancara dengan Bapak Johari (Kepala Dinas Perhubungan Brebes), di Kantor Dishub Brebes, Grinting Kecamatan Bulakamba, tanggal 30 April 2020.



Gambar 3.
Sisi Depan Tampilan *Smart Card*

Sisi Belakang



- 1** **Area Judul pada bagian atas terdapat tulisan:**
 "UNIT PELAKSANA TEKNIS DAERAH
 PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR
 TANDES KOTA SURABAYA"
 Ukuran Font : 11 pt
 Tipe Font : Arial Bold
- 2** **Logo Kemenhub**
 Posisi : sisi belakang bagian tengah
 Uk. P x L : 40,7 x 35 mm
- 3** **InvisibleInk**
 Tinta security yang tidak kasat mata. Apabila dilihat di bawah sinar lampu ultraviolet muncul logo KEMENHUB.
- 4** **Identitas Kendaraan, terdiri dari:**
 Nama Pemilik :
 Nomor Kendaraan :
 Nomor Uji :
 Jenis Kendaraan :
 Merk / Tipe :
 Tipe Font : Arial Regular
 Ukuran Font : 8 pt
- 5** **Ornamen Security: Rosette**
 Security Feature yang berupa pola garis tipis bersambung yang disusun dengan dua atau lebih garis yang saling menindih hingga membentuk semacam bunga.
- 6** **Ornamen Security: Guilloche**
 Security Feature yang berupa pola garis tipis bersambung yang disusun dengan dua atau lebih garis yang saling menindih hingga membentuk semacam garis jaringan atau anyaman yang berlubang.
- 7** **Ornamen Security: Filter Image**
 Security Feature yang terdiri dari garis-garis dengan pola tertentu yang hanya dapat dilihat dengan filter pembaca. Pola yang dibentuk tulisan "KPRI"
- 8** **QR Code**
 Jenis barcode yang berisi matriks dots yang dapat dipindai atau scan menggunakan QR scanner atau smartphone. Uk. 20 mm x 20 mm.
- 9** **Background kartu**
 Warna dari background kartu : Biru Gradasi.

Gambar 4.
Sisi Belakang Tampilan *Smart Card*

Adanya *smart card* ini, dapat berdampak positif dalam pengujian kendaraan bermotor (PKB), khususnya dalam meminimalisir terjadinya kecurangan dalam uji KIR di Kabupaten Brebes. Lebih lanjut menurut Bambang Supriyadi, setelah tahap kendaraan diuji, semua hasil pengujian akan dicetak langsung secara cepat. Pemilik kendaraan akan mendapatkan kartu pintar, stiker dan sertifikat lulus uji. Sertifikat uji berisi dokumen baik dimensi, nomor, alamat pemilik sampai foto kendaraan dan bertandatangan kepala dinas.³⁷

Stiker nantinya ditempel pada kaca kendaraan yang telah diuji dan bisa di barcode. Sehingga bisa dengan mudah melihat data kendaraan saat ada pemeriksaan. Saat ada pemeriksaan kendaraan, akan dicek dengan alat serupa QR atau barcode, saat ditempelkan akan muncul semua data kendaraan. *Smart card* telah ditanam *chip*, kartu tersebut berlaku setahun sekali dan harus diganti. Mengenai pembayaran, Dinas Perhubungan (Dishub) Kabupaten Brebes telah memiliki Sistem Pembayaran Retribusi Non Tunai (SPRINT), yang bekerja sama dengan Bank Jateng.

B. Hambatan Implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan Umum di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes

Hambatan pelaksanaan uji kelaikan kendaraan angkutan umum dalam masyarakat tidak serta merta dan terjadi begitu saja. Hukum bukanlah hasil

³⁷ Wawancara dengan Bapak Bambang Supriyadi (Kasi Pengujian dan Sarana Keselamatan Dinas Perhubungan Brebes), di Kantor Dishub Brebes, Grinting Kecamatan Bulakamba, tanggal 30 April 2020.

karya pabrik, yang begitu keluar langsung dapat bekerja, melainkan memerlukan beberapa langkah yang memungkinkan ketentuan (hukum) tersebut dijalankan atau bekerja. Sekurang-kurangnya langkah yang harus dipenuhi untuk mengupayakan hukum atau aturan/ketentuan dapat bekerja dan berfungsi adalah:

1. Adanya pejabat/aparat penegak hukum sebagaimana ditentukan dalam peraturan hukum tersebut.
2. Adanya orang (individu/masyarakat) yang melakukan perbuatan hukum, baik yang mematuhi atau melanggar hukum.
3. Orang-orang tersebut mengetahui adanya peraturan.
4. Orang-orang tersebut sebagai subjek maupun objek hukum bersedia untuk berbuat sesuai hukum.³⁸

Faktor utama bagi bekerjanya hukum adalah manusia, karena hukum diciptakan dan dilaksanakan oleh manusia. Untuk melihat apakah sebuah peraturan atau materi hukum berfungsi tidaknya, cukup melihat apakah hukum itu berlaku atau tidak. Berkenaan hal tersebut, berdasarkan hasil penelitian penulis dapat diungkapkan bahwa dua faktor utama yang mempengaruhi pelaksanaan uji kelaikan kendaraan angkutan umum di Kabupaten Brebes, sehingga belum sepenuhnya merujuk pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 2874/AJ.402/DRJD/217 tentang Pedoman Teknis Bukti Lulus Uji Berkala Kendaraan Bermotor.

³⁸ Satjipto Rahardjo, *Hukum dan Masyarakat*, Bandung: Angkasa, 2000, hal.70.

Kedua faktor yang sangat berpengaruh dalam uji kelaikan kendaraan angkutan umum di Kabupaten Brebes adalah perilaku hukum petugas dan keterbatasan fasilitas dan peralatan pendukung. Untuk mengetahui lebih lanjut tentang hal tersebut penulis akan menyoroti kedua faktor tersebut yang menjadi kendala dalam penerapan ketentuan-ketentuan uji kelaikan kendaraan angkutan umum di Kabupaten Brebes, antara lain:

1. Faktor Aparat/Petugas

- a. Moral Penegak Hukum. Adanya oknum petugas dalam melakukan uji kelaikan kendaraan angkutan umum bisa dilakukan tanpa membawa kendaraan jadi hanya formalitas belaka. Pengujian kelaikan kendaraan angkutan umum di Kabupaten Brebes terkadang ada yang hanya berdasarkan pada formalitas belaka (buku uji dan tanda uji/administrasi) tanpa memperhatikan substansi uji berkala itu sendiri.
- b. Keterampilan Penegak Hukum. Berdasarkan hasil penelitian penulis diperoleh data bahwa hingga saat ini, petugas penguji kendaraan angkutan umum atau disebut Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Kabupaten Brebes masih kurang. Ketersediaan petugas penguji tersebut dibanding dengan jumlah kendaraan yang harus diperiksa dan diuji setiap tahunnya. Apalagi jika dikaitkan dengan prosedur dan tata cara pengujian kendaraan angkutan umum di Kabupaten Brebes yang masih dilakukan secara manual. Bagian sarana dan prasarana di Balai Pengujian Kendaraan bermotor Kabupaten Brebes kurang di lapangan, sehingga pemeriksaan kendaraan bermotor mengantri banyak. Hal ini

tentu saja menjadi kendala bagi pelaksanaan pemeriksaan syarat dan laik jalan terutama terhadap pengemudi yang telah menunggu lama setelah selesai melakukan syarat administrasi. Karena tidak semua pengemudi mau untuk mengantri terlalu lama, hal ini berkaitan kesibukan dan tugas dari masing-masing pengemudi yang akan melakukan perjalanan jauh. Dalam pelaksanaannya, pemeriksaan memang tidak selalu dilakukan oleh petugas seksi sarana dan prasarana, tetapi dilakukan oleh seksi pengawasan dan pengendalian, hal ini karena adanya pembagian jam kerja.

2. Faktor Fasilitas/Peralatan Pendukung.

Kurangnya alat pemeriksaan atau alat penguji yang baru, terutama untuk pemeriksaan emisi gas buang. Alat-alat pemeriksaan yang masih standart. Tidak adanya alat yang sesuai standart baru untuk pemeriksaan emisi gas buang ini tentu akan menyulitkan petugas dalam melaksanakan pemeriksaan, baik pemeriksaan awal maupun pemeriksaan rutin pada kendaraan yang melakukan pengujian. Pemeriksaan dan pengujian kendaraan bermotor angkutan umum dengan menggunakan fasilitas dan peralatan teknis merupakan suatu kewajiban hukum. Oleh karena itu ketersediaannya pun hendaknya dilihat sebagai persyaratan wajib. Fasilitas dan peralatan teknis pengujian kendaraan angkutan umum yang disyaratkan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012

tentang Kendaraan. Peralatan pengujian untuk laik tidaknya menguji suatu kendaraan yaitu:

- a. Alat Uji Gas Buang Bensin dan Diesel (Gas Analyzer & Smoke Tester)
- b. Alat Uji Rem dan Berat Sumbu (Brake Tester & Axle Load)
- c. Timbangan Portable
- d. Lapangan Uji

Jika dibanding dengan persyaratan pada SK Menteri Perhubungan belum sepenuhnya memenuhi suatu standar untuk melakukan pengujian kelaikan kendaraan bermotor, fasilitas dan peralatan pengujian kendaraan bermotor menurut SK Menteri Perhubungan No. 71 Tahun 1993 terdiri dari:

- a. Alat Uji Suspensi Roda (Pit Wheel Suspension Tester)
- b. Alat Uji Rem dan Berat Sumbu (Brake Tester & Axle Load)
- c. Alat Uji Lampu Utama (Head Light Tester)
- d. Alat Uji Speedometer Tester (Speedometer Tester)
- e. Alat Uji Gas Buang Bensin dan Diesel (Gas analyzer & Smoke Tester)
- f. Alat Uji Kincup Roda (Side slip Tester)

Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Kabupaten Brebes, belum dapat melakukan pengujian secara maksimal, walaupun sudah mempunyai peralatan untuk melakukan pengujian namun masih terbatas tidak sebanding dengan jumlah kendaraan yang akan diuji, sehingga banyak yang mengantri. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Kabupaten Brebes

tidak akan melakukan toleransi, kalau tidak baik atau tidak laik uji, harus diperbaiki dahulu, baik angkutan umum maupun bus antar provinsi.

3. Peran Serta Masyarakat

Berdasarkan ketentuan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan dan Peraturan Pemerintah No. 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada dasarnya masyarakat pemilik kendaraan tahu dan paham hukum mengenai kelaikan kendaraan, tetapi secara sadar pula mereka masih melakukan perbuatan-perbuatan melanggar hukum. Para pelanggar kelaikan angkutan umum tahu bahwa mengoperasikan kendaraan tidak laik jalan atau tidak sesuai dengan peruntukannya adalah melawan hukum, bertentangan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tetapi faktanya perbuatan itu masih tetap dilakukan.

Kesadaran hukum masyarakat masih lemah atau dengan kata lain identik dengan ketidaktaatan hukum. Kebijakan pemerintah dalam rangka pengujian kelaikan kendaraan angkutan umum tidak hanya bersifat penetapan prosedur-prosedur hukum belaka, tetapi lebih substansial ialah membangun tatanan hukum dalam suatu hukum nasional yang bermanfaat untuk kepentingan nasional.

BAB IV

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan atas analisis data yang diperoleh dari hasil penelitian, maka dapat diambil simpulan sebagai berikut:

1. Implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap uji laik jalan kendaraan angkutan umum di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes sudah sesuai dengan ketentuan Pasal 54 ayat (3) yaitu pengujian terhadap persyaratan laik jalan untuk kendaraan angkutan umum (mobil penumpang umum dan mobil bus). Mulai 2020 uji KIR kendaraan di Kabupaten Brebes sudah mulai menggunakan *smart card*, pemberlakuan *smart card* sebagai pengganti buku uji merupakan kebijakan nasional melalui program Kementerian Perhubungan Darat (Hubdar)
2. Hambatan implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap uji laik jalan kendaraan angkutan umum di Wilayah Hukum Kabupaten Brebes, antara lain: a) Faktor Aparat (Petugas), meliputi: moral penegak hukum, keterampilan penegak hukum; b) Faktor Fasilitas/Peralatan Pendukung terbatas sebanding dengan jumlah kendaraan yang akan diuji; c) Peran Serta Masyarakat, kesadaran hukum masyarakat masih lemah atau dengan kata lain identik dengan ketidaktaatan hukum.

B. Saran

1. Perlu ditingkatkan profesionalisme pengujian kendaraan bermotor, baik sebagai penguji maupun peralatan uji. Peningkatan sarana dan prasarana pengujian kendaraan bermotor, juga diharapkan tidak menitik hanya beratkan untuk mendapatkan pendapatan asli daerah. Pengujian kelaikan kendaraan angkutan umum tidak hanya berdasarkan pada formalitas belaka (buku uji dan tanda uji/administrasi) tanpa memperhatikan substansi uji berkala itu sendiri, namun harus benar benar dilakukan uji laik kendaraan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
2. Pengujian kelaikan kendaraan angkutan umum tidak hanya bersifat penetapan prosedur-prosedur hukum belaka, tetapi lebih substansial ialah membangun tatanan hukum dalam suatu hukum nasional yang bermanfaat untuk kepentingan nasional. Untuk itu diharapkan kesadaran masyarakat untuk melakukan uji laik kendaraan angkutan umum sesuai dengan prosedur yang berlaku untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas sehingga melindungi keselamatan baik terhadap penumpang maupun pelaku usaha/penyelenggara angkutan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku-Buku:

- Agustino, Leo, *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*, Bandung: Alfabeta, 2008.
- Amirudin, Zainal Asikin, *Pengantar Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006.
- Hamzah, Andi, *Penegakan Hukum Lingkungan*, Jakarta: Sinar Grafika, 2005.
- Marzuki, Peter Mahmud, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Group, 2005.
- Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008.
- Munawar, Ahmad, *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*, Yogyakarta: Beta. Offset, 2005.
- Narbuko, Cholid & Achmadi, Abu, *Metodologi Penelitian*, Jakarta: Bumi Askara, 2003.
- Prasetyo, Teguh & Halim, Abdul, *Politik Hukum Pidana*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Rahardjo, Satjipto, *Hukum dan Masyarakat*, Bandung: Angkasa, 2000.
- Riant, Nugroho D., *Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi, dan. Evaluasi*, Jakarta: Gramedia, 2004.
- Soekanto, Soerjono & Mamudji, Sri, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta: Rajawali Pers, 2013.
- Soekanto, Soerjono, *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: Rajawali Press, 2010.
- Soekanto, Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Universitas Indonesia Press, 2012.
- Subarsono, A. G., *Analisis kebijakan Publik: Konsep. Teori dan. Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2011.
- Sudarsono, 2005. *Kamus Hukum*, Jakarta: Rineka Cipta, 2005.
- Sujianto, *Implementasi Kebijakan Publik Konsep, Teori dan Praktik*, Pekanbaru: Alaf Riau, 2008.
- Tangkilisan, Hesel Nogi, *Kebijakan Publik Yang Membumi*, Yogyakarta: Lukman Offset YPAPI, 2003.

Utsman, Sebian, *Dasar- Dasar Sosiologi Hukum; Makna Dialog antara Hukum dan Masyarakat*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2009.

Wahab, Solichin Abdul, *Analisis Kebijakan: dari Formulasi ke. Implementasi Kebijakan Negara*, Jakarta: Bumi Aksara, 2006.

Wikipedia, *lalu lintas*, diakses dari http://id.wikipedia.org/wiki/Lalu_lintas, diakses tanggal 20 April 2020, pukul 19.45 Wib.

Winarno, Budi, *Kebijakan Publik Teori dan Proses*, Yogyakarta: Media Pressindo, 2008.

Perundang-Undangan:

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 2874/AJ.402/DRJD/217 tentang Pedoman Teknis Bukti Lulus Uji Berkala Kendaraan Bermotor

Website:

Arifin, M. Zaenal, *Dari 19 Bus yang Diperiksa Dishub Brebes, 14 Diantaranya Tak Laik Jalan*, Online: <https://jateng.tribunnews.com>. diakses tanggal 20 April 2020, pukul 19.45 Wib.

Setiadi, Tresno, *Truk Rem Blong Sebabkan Kecelakaan Beruntun di Brebes 3 Orang Tewas*. Online: <https://regional.kompas.com>. diakses tanggal 21 April 2020, pukul 19.00 Wib.

Setiawan, Agus Herry, *Persyaratan Teknis dan Laik Jalan, Syarat Dioperasikannya Kendaraan Bermotor di Jalan*, online: <http://dishub.jabarpov.go.id/artikel/view/280.html>. diakses tanggal, 20 April 2020, pukul 19.30 Wib.